SERIE GENERALE

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

Anno 147º — Numero 197

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Venerdì, 25 agosto 2006** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 06 85081

La **Gazzetta Ufficiale,** *oltre alla* **Serie generale,** *pubblica quattro Serie speciali, ciascuna contraddistinta con autonoma numerazione:*

1ª Serie speciale: *Corte costituzionale* (pubblicata il mercoledì)
2ª Serie speciale: *Comunità europee* (pubblicata il lunedì e il giovedì)
3ª Serie speciale: *Regioni* (pubblicata il sabato)
4ª Serie speciale: *Concorsi ed esami* (pubblicata il martedì e il venerdì)

SOMMARIO

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

DECRETO 23 agosto 2006.

Emissione di buoni ordinari del Tesoro a centottantuno giorni.

IL DIRETTORE GENERALE DEL TESORO

Visto il regio decreto n. 2440 del 18 novembre 1923, concernente disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato;

Visto l'art. 548 del regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, approvato con il regio decreto n. 827 del 23 maggio 1924;

Visto l'art. 3 della legge n. 20 del 14 gennaio 1994 e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo n. 58 del 24 febbraio 1998, testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, ai sensi degli articoli 8 e 21 della legge n. 52 del 6 febbraio 1996; nonché l'art. 3 del regolamento, adottato con proprio decreto n. 219 del 13 maggio 1999, relativo agli specialisti in titoli di Stato scelti sui mercati finanziari;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 2003, n. 398, recante il testo unico delle disposizioni legislative in materia di debito pubblico, e, in particolare, l'art. 3, come modificato dall'art. 1, comma 380 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, ove si prevede che il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato, in ogni anno finanziario, ad emanare decreti cornice che consentano al Tesoro, fra l'altro, di effettuare operazioni di indebitamento sul mercato interno od estero nelle forme di prodotti e strumenti finanziari a breve, medio e lungo termine, indicandone l'ammontare nominale, il tasso di interesse o i criteri per la sua determinazione, la durata, l'importo minimo sottoscrivibile, il sistema di collocamento ed ogni altra caratteristica e modalità;

Visto il decreto legislativo 1º aprile 1996, n. 239, e successive modifiche ed integrazioni;

Visto il decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461, e successive modifiche ed integrazioni, recante riordino della disciplina dei redditi di capitale e dei redditi diversi;

Visto il decreto ministeriale n. 899 del 4 gennaio 2006, emanato in attuazione dell'art. 3 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 398 del 2003, con il quale sono stabiliti gli obiettivi, i limiti e le modalità cui il dipartimento del Tesoro deve attenersi nell'effettuare le operazioni finanziarie di cui al medesimo articolo, prevedendo che le operazioni stesse vengano disposte dal direttore generale del Tesoro o, per sua delega, dal direttore della direzione seconda del dipartimento medesimo;

Vista la determinazione n. 1259 del 5 gennaio 2006, con la quale il direttore generale del Tesoro ha delegato il direttore della direzione seconda del dipartimento del Tesoro a firmare i decreti e gli atti relativi alle operazioni suddette;

Visti, altresì, gli articoli 4 e 11 del ripetuto decreto del Presidente della Repubblica n. 398 del 2003, riguardanti la dematerializzazione dei titoli di Stato;

Visto il decreto ministeriale 17 aprile 2000, n. 143, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 130 del 6 giugno 2000, con cui è stato adottato il regolamento concernente la disciplina della gestione accentrata dei titoli di Stato;

Visto il decreto 23 agosto 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 204 del 1º settembre 2000, con cui è stato affidato alla Monte Titoli S.p.A. il servizio di gestione accentrata dei titoli di Stato;

Vista la legge 23 dicembre 2005, n. 267, recante l'approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2006, ed in particolare il terzo comma dell'art. 2, con cui si è stabilito il limite massimo di emissione dei prestiti pubblici per l'anno stesso;

Visto l'art. 17 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 2003, n. 398, relativo all'ammissibilità del servizio di riproduzione in fac-simile nella partecipazione alle aste dei titoli di Stato;

Visto il proprio decreto ministeriale del 12 febbraio 2004, recante norme per la trasparenza nelle operazioni di collocamento di titoli di Stato;

Visto il decreto ministeriale del 5 maggio 2004, che disciplina le procedure da adottare in caso di ritardo nell'adempimento dell'obbligo di versare contante o titoli per incapienza dei conti degli operatori che hanno partecipato alle operazioni di emissione, concambio e riacquisto di titoli di Stato;

Considerato che l'importo delle emissioni disposte a tutto il 22 agosto 2006 ammonta, al netto dei rimborsi di prestiti pubblici già effettuati, ad euro 60.352 milioni e tenuto conto dei rimborsi ancora da effettuare;

Decreta:

Art. 1.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 2003, n. 398, nonché del decreto ministeriale del 4 gennaio 2006,

citato nelle premesse, e in deroga all'art. 548 del regolamento di contabilità generale dello Stato, è disposta per il 31 agosto 2006, l'emissione, senza l'indicazione del prezzo base, dei buoni ordinari del Tesoro (appresso denominati BOT) a 181 giorni con scadenza 28 febbraio 2007 fino al limite massimo in valore nominale di 8.000 milioni di euro.

Per la presente emissione è possibile effettuare riaperture in tranche.

Al termine della procedura di assegnazione, è altresì disposta l'emissione di un collocamento supplementare dei BOT di cui al presente decreto, da assegnare agli operatori «specialisti in titoli di Stato», individuati ai sensi dell'art. 3 del regolamento adottato con proprio decreto n. 219 del 13 maggio 1999, secondo modalità specificate ai successivi articoli 14 e 15 del presente decreto.

Art. 2.

Sono escluse automaticamente dall'asta le richieste effettuate a prezzi superiori al «prezzo massimo accoglibile», determinato in base alle seguenti modalità:

a) nel caso di domanda totale superiore all'offerta, si determina il rendimento corrispondente al prezzo medio ponderato delle richieste che, ordinate a partire dal prezzo più elevato, costituiscono la seconda metà dell'importo nominale in emissione; nel caso di domanda totale inferiore all'offerta, si determina il rendimento corrispondente al prezzo medio ponderato delle richieste che, ordinate a partire dal prezzo più elevato, costituiscono la seconda metà dell'importo domandato;

b) si individua il prezzo massimo accoglibile, corrispondente al rendimento del prezzo medio ponderato di cui al punto *a)* decurtato di 25 punti base (1 punto percentuale = 100 punti base).

Il rendimento da considerare è quello lordo, calcolato in regime di capitalizzazione semplice riferita all'anno di 360 giorni.

In caso di esclusione ai sensi del primo comma del presente articolo, il prezzo medio ponderato di aggiudicazione si determina sottraendo dalla quantità totale offerta dall'emittente una quantità pari a quella esclusa. Le richieste escluse sono assegnate ad un prezzo pari al minore tra il prezzo ottenuto sottraendo 10 punti base al rendimento corrispondente al prezzo massimo accolto nell'asta ed il prezzo massimo accoglibile.

Art. 3.

Sono escluse dall'assegnazione le richieste effettuate a prezzi i cui rendimenti siano superiori di 100 o più punti base al rendimento del prezzo medio ponderato delle richieste, che, ordinate partendo dal prezzo più alto, costituiscono la metà dell'ammontare complessivo di quelle pervenute. Nel caso in cui tale ammontare sia superiore alla tranche offerta, il prezzo medio ponderato viene calcolato sulla base dell'importo complessivo delle richieste, ordinate in modo decrescente rispetto al prezzo e pari alla metà della tranche offerta. Sono escluse dal calcolo del prezzo medio ponderato di cui al presente articolo le richieste escluse ai sensi dell'art. 2 del presente decreto. Il rendimento da considerare è quello lordo, calcolato in regime di capitalizzazione semplice riferita all'anno di 360 giorni.

Art. 4.

Espletate le operazioni di asta, con successivo decreto vengono indicati il prezzo minimo accoglibile e il prezzo massimo accoglibile — derivanti dai meccanismi di cui agli articoli 2 e 3 del presente decreto — ed il prezzo medio ponderato di aggiudicazione di cui all'art. 16 del presente decreto.

Art. 5.

I BOT sono sottoscritti per un importo minimo di mille euro e, ai sensi dell'art. 39 del decreto legislativo n. 213 del 24 giugno 1998, gli importi sottoscritti sono rappresentati da iscrizioni contabili a favore degli aventi diritto.

La Banca d'Italia provvede a inserire in via automatica le partite dei BOT sottoscritti in asta da regolare nel servizio di compensazione e liquidazione avente a oggetto strumenti finanziari con valuta pari a quella di regolamento. L'operatore partecipante all'asta, al fine di regolare i BOT assegnati, può avvalersi di un altro intermediario da comunicare alla Banca d'Italia, in base alla normativa e alle modalità dalla stessa stabilite.

Sulla base delle assegnazioni, gli intermediari aggiudicatari accreditano i relativi importi sui conti intrattenuti con i sottoscrittori.

Art. 6.

In deroga al disposto del sopramenzionato art. 548 del regolamento di contabilità generale dello Stato, la durata dei BOT può essere espressa in «giorni».

Il computo dei giorni ai fini della determinazione della scadenza decorre dal giorno successivo a quello del regolamento dei BOT.

Art. 7.

Possono partecipare alle aste come operatori i soggetti appresso indicati che siano abilitati allo svolgimento di almeno uno dei servizi di investimento in base

all'art. 1, comma 5, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, citato nelle premesse:

a) le banche italiane comunitarie ed extracomunitarie di cui all'art. 1, comma 2, lettere *a)*, *b)* e *c)* del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385 (Testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia), iscritte nell'albo istituito presso la Banca d'Italia in base all'an. 13, comma 1, dello stesso decreto legislativo;

le banche comunitarie possono partecipare all'asta anche in quanto esercitino le attività di cui all'art. 16 del citato decreto legislativo n. 385 del 1993 senza stabilimento di succursali nel territorio della Repubblica, purché risultino curati gli adempimenti previsti al comma 3 dello stesso art. 16;

le banche extracomunitarie possono partecipare all'asta anche in quanto esercitino le attività di intermediazione mobiliare senza stabilimento di succursali previa autorizzazione della Banca d'Italia rilasciata d'intesa con la CONSOB ai sensi del citato art. 16, comma 4;

b) le società di intermediazione mobiliare e le imprese di investimento extracomunitarie di cui all'art. 1, comma 1, lettere *e)* e *g)* del menzionato decreto legislativo n. 58 del 1998, iscritte all'albo istituito presso la CONSOB, come stabilito all'art. 20, comma 1, ovvero le imprese di investimento comunitarie di cui all'art. 1, comma 1, lettera *f)*, dello stesso decreto, iscritte nell'apposito elenco allegato a detto albo.

Alla Banca d'Italia, quale gerente il servizio di tesoreria provinciale dello Stato, viene affidata l'esecuzione delle operazioni.

La Banca d'Italia è autorizzata a stipulare apposite convenzioni con gli operatori per regolare la partecipazione alle aste tramite la rete nazionale interbancaria.

Art. 8.

Le richieste di acquisto da parte degli operatori devono essere formulate tramite la rete nazionale interbancaria e devono contenere sia l'indicazione dell'importo dei BOT che si intende sottoscrivere sia il relativo prezzo.

Non sono ammesse all'asta richieste senza indicazione di prezzo.

I prezzi indicati dagli operatori in sede d'asta, espressi in termini percentuali, possono variare di un millesimo di punto percentuale o multiplo di tale cifra.

L'importo di ciascuna richiesta non può essere inferiore ad euro 1.500.000 di capitale nominale.

Le richieste di acquisto che presentino una discordanza tra l'importo complessivo indicato e quello derivante dalla somma degli importi delle singole domande vengono escluse dall'asta.

Le richieste di ciascun operatore che indichino un importo che superi, anche come somma complessiva di esse, quello offerto dal Tesoro sono prese in considerazione a partire da quella con prezzo più alto e fino a concorrenza dell'importo offerto, salvo quanto stabilito agli articoli 2 e 3 del presente decreto.

Art. 9.

Le richieste di ogni singolo operatore, da indirizzare alla Banca d'Italia, devono essere trasmesse utilizzando la rete nazionale interbancaria secondo le modalità tecniche stabilite dalla Banca d'Italia medesima.

Al fine di garantire l'integrità e la riservatezza dei dati trasmessi attraverso la rete nazionale interbancaria, sono scambiate chiavi bilaterali di autenticazione e crittografia tra operatori e Banca d'Italia.

Nell'impossibilità di immettere messaggi in rete a causa di malfunzionamento delle apparecchiature, le richieste di partecipazione all'asta debbono essere inviate mediante modulo da trasmettere via telefax, secondo quanto previsto dalle convenzioni di cui all'art. 7, ultimo comma, del presente decreto.

Art. 10.

Le richieste di acquisto dovranno pervenire alla Banca d'Italia entro e non oltre le ore 11 del giorno 28 agosto 2006. Le richieste non pervenute entro tale termine non verranno prese in considerazione.

Eventuali richieste sostitutive di quelle corrispondenti già pervenute vengono prese in considerazione soltanto se giunte entro il termine di cui sopra.

Le richieste non possono essere più ritirate dopo il termine suddetto.

Art. 11.

Le operazioni d'asta vengono eseguite, dopo la scadenza del termine di cui all'articolo precedente, nei locali della Banca d'Italia con l'intervento di un funzionario del Tesoro, che ha funzioni di ufficiale rogante e che redige apposito verbale nel quale devono essere evidenziati, per ciascuna tranche, i prezzi di aggiudicazione e l'ammontare dei relativi interessi.

Art. 12.

Le sezioni di tesoreria dello Stato sono autorizzate a contabilizzare l'importo degli interessi in apposito unico documento riassuntivo per ciascuna tranche emessa e rilasciano — nello stesso giorno fissato per l'emissione dei BOT dal presente decreto — quietanze d'entrata per l'importo nominale emesso.

La spesa per interessi graverà sul capitolo 2215 (unità previsionale di base 3.1.7.3) dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze dell'esercizio finanziario 2007.

Art. 13.

L'assegnazione dei BOT è effettuata al prezzo rispettivamente indicato da ciascun operatore partecipante all'asta, che può presentare fino a tre richieste ciascuna ad un prezzo diverso.

Le richieste presentate a un prezzo superiore a 100 sono considerate formulate a un prezzo pari a 100.

Art. 14.

L'aggiudicazione dei BOT viene effettuata seguendo l'ordine decrescente dei prezzi offerti dagli operatori, fino a concorrenza dell'importo offerto, salvo quanto specificato agli articoli 2 e 3 del presente decreto.

Nel caso in cui le richieste formulate al prezzo minimo accolto non possano essere totalmente soddisfatte, si procede al riparto pro-quota.

Le richieste risultate aggiudicate vengono regolate ai corrispondenti prezzi indicati dagli operatori.

Ultimate le operazioni di assegnazione dei BOT con durata semestrale, ha inizio il collocamento supplementare di detti titoli semestrali riservato agli specialisti, di cui all'art. 1, per un importo minimo del 10% dell'ammontare nominale offerto nell'asta ordinaria, aumentabile con comunicato stampa successivo alla chiusura della procedura d'asta ordinaria. Tale tranche è riservata agli operatori «specialisti in titoli di Stato» che hanno partecipato all'asta della tranche ordinaria con almeno una richiesta effettuata ad un prezzo non inferiore al prezzo minimo accoglibile di cui all'art. 3 del presente decreto. Questi possono partecipare al collocamento supplementare inoltrando le domande di sottoscrizione fino alle ore 15,30 del giorno 29 agosto 2006.

Le offerte non pervenute entro tale termine non verranno prese in considerazione.

Il collocamento supplementare ha luogo al prezzo medio ponderato di aggiudicazione dell'asta della tranche ordinaria; eventuali richieste formulate ad un prezzo diverso vengono aggiudicate al descritto prezzo medio ponderato.

Ai fini dell'assegnazione valgono, in quanto applicabili, le disposizioni di cui agli articoli 5 e 11. La richiesta di ciascuno «specialista» dovrà essere presentata secondo le modalità degli articoli 9 e 10 e deve contenere l'indicazione dell'importo dei titoli che si intende sottoscrivere.

Ciascuna richiesta non può essere inferiore ad euro 1.500.000; eventuali richieste di importo inferiore non vengono prese in considerazione.

Ciascuna richiesta non può superare l'intero importo offerto nel collocamento supplementare; eventuali richieste di ammontare superiore sono accettate fino al limite dell'importo offerto nel collocamento supplementare stesso.

Le richieste di importo non multiplo dell'importo minimo sottoscrivibile vengono arrotondate per difetto.

Art. 15.

L'importo spettante di diritto a ciascuno «specialista» nel collocamento supplementare è pari al rapporto fra il valore dei titoli di cui lo specialista è risultato aggiudicatario nelle ultime tre aste ordinarie dei BOT semestrali, ivi compresa quella ordinaria immediatamente precedente alla riapertura stessa, ed il totale assegnato nelle medesime aste agli stessi specialisti ammessi a partecipare al collocamento supplementare. Non concorrono alla determinazione dell'importo spettante a ciascuno specialista gli importi assegnati secondo le modalità di cui all'art. 2 del presente decreto. Le richieste sono soddisfatte assegnando prioritariamente a ciascuno specialista il minore tra l'importo richiesto e quello spettante di diritto.

Qualora uno o più «specialisti» dovessero presentare richieste inferiori a quelle loro spettanti di diritto, ovvero non abbiano effettuato nessuna richiesta, la differenza viene assegnata agli operatori che abbiano presentato richieste superiori a quelle spettanti di diritto. L'assegnazione verrà effettuata in base ai rapporti di cui al comma precedente.

Il regolamento dei titoli sottoscritti nel collocamento supplementare viene effettuato dagli operatori assegnatari nello stesso giorno di regolamento dei titoli assegnati nell'asta ordinaria indicato nell'art. 1, comma 1 del presente decreto.

Art. 16.

L'ammontare degli interessi derivanti dai BOT è corrisposto anticipatamente ed è determinato, ai soli fini fiscali, con riferimento al prezzo medio ponderato della prima tranche, che si calcola, con un arrotondamento al terzo decimale, sulla base dei prezzi delle richieste accolte nella stessa prima tranche.

Ferme restando le disposizioni vigenti relative alle esenzioni fiscali in materia di debito pubblico, ai BOT emessi con il presente decreto si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 1° aprile 1996, n. 239, e successive modifiche ed integrazioni e al decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461, e successive modifiche ed integrazioni.

Il presente decreto verrà inviato all'Ufficio centrale del bilancio e sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 23 agosto 2006

p. *Il direttore generale:* CANNATA

06A07941

MINISTERO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

DECRETO 15 giugno 2006.

Concessione della proroga del trattamento di mobilità, previsto dall'articolo 1, comma 410, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, in favore degli ex dipendenti della società Case di cura riunite S.r.l. di Bari. (Decreto n. 38724).

IL MINISTRO DEL LAVORO
E DELLA PREVIDENZA SOCIALE
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO DELL'ECONOMIA
E DELLE FINANZE

Visto l'art. 3 della legge 14 gennaio 1994, n. 20, e successive modificazioni ed integrazioni;

Vista la legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto l'art. 3 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, ed in particolare il comma 137;

Visto l'art. 1, comma 155, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, come modificato dall'art. 13, comma 2, lettera *b)*, del decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35 convertito, con modificazioni, nella legge 14 maggio 2005, n. 80;

Visto l'art. 1, comma 410, della legge 23 dicembre 2005, n. 266;

Visto l'accordo intervenuto in data 15 febbraio 2006 presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, alla presenza del Sottosegretario on.le Pasquale Viespoli, con il quale è stata concordata la concessione della proroga del trattamento di mobilità in favore di 1.148 ex dipendenti delle Case di cura riunite di Bari S.r.l., per i quali sussistono le condizioni previste dal sopra citato art. 1, comma 410, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, per agevolare la gestione delle problematiche occupazionali ed il graduale e progressivo reimpiego dei lavoratori interessati;

Visto l'elenco, vidimato dall'I.N.P.S., dei lavoratori aventi diritto alla proroga del trattamento di mobilità;

Vista la nota n. 474 del 26 maggio 2006, con la quale la regione Puglia ha comunicato la esclusione di nove lavoratori, già ricompresi nell'elenco di cui sopra, per i quali dovranno essere svolti accertamenti in ordine al loro diritto a percepire la proroga dell'indennità di mobilità per il 2006;

Visto il decreto direttoriale n. 1146 del 15 marzo 2006, registrato dal Ministero dell'economia e delle finanze il 20 marzo 2006, con il quale sono stati individuati 480 milioni di euro sul fondo per l'occupazione, ai sensi dell'art. 1, comma 410, della legge 23 dicembre 2005, n. 266;

Considerato che dal predetto accordo si evince che il numero delle unità interessate al trattamento è ridotto nella misura di almeno il 10% rispetto al numero dei destinatari dei medesimi trattamenti scaduti nel dicembre 2005, così come previsto dal citato art. 1, comma 410, della legge 23 dicembre 2005, n. 266;

Ritenuto, per quanto precede, di autorizzare la concessione del trattamento di mobilità e/o la proroga dello stesso, entro il 31 dicembre 2006, in favore dei lavoratori interessati;

Decreta:

Art. 1.

Ai sensi dell'art. 1, comma 410, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, è autorizzata, per il periodo dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2006, la concessione della proroga del trattamento di mobilità, in favore di un numero massimo di 1.139 ex dipendenti della società Case di cura riunite S.r.l. di Bari, i cui nominativi sono indicati nell'elenco allegato al sopraccitato accordo facente parte integrante del presente provvedimento, con la esclusione dei nove lavoratori di cui alla nota integrativa della regione Puglia indicata in premesse, i cui nominativi sono riportati nell'elenco allegato alla nota integrativa medesima;

Gli interventi sono disposti nel limite massimo di euro 15.785,446,56.

La misura del predetto trattamento è ridotta del 40%.

Art. 2.

L'onere complessivo, pari ad euro 15.785.446,56, sarà prelevato dai fondi impegnati con decreto direttoriale n. 1146 del 15 marzo 2006, registrato il 20 marzo 2006 dal Ministero dell'economia e delle finanze, che graveranno sul capitolo 7202 - U.P.B. 3.2.3.1 Occupazione.

Art. 3.

Ai fini del rispetto del limite delle disponibilità finanziarie, individuato dal precedente art. 2, l'Istituto nazionale della previdenza sociale è tenuto a controllare i flussi di spesa afferenti all'avvenuta erogazione delle prestazioni di cui al presente provvedimento e a darne riscontro al Ministro del lavoro e delle politiche sociali e al Ministro dell'economia e delle finanze.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per il visto e la registrazione.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 15 giugno 2006

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DAMIANO

Il Ministro dell'economia e delle finanze
PADOA SCHIOPPA

Registrato alla Corte dei conti il 1º agosto 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico finanziari, registro n. 4 Economia e finanze, foglio n. 285

06A07920

DECRETO 1º agosto 2006.

Concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale, ai sensi dell'articolo 1-*bis*, della legge 3 dicembre 2004, n. 291, in favore dei lavoratori della società Volare S.p.a. (Decreto n. 39134).

IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

Visto il decreto-legge 21 marzo 1988, n. 86, convertito con modificazioni, dalla legge 20 maggio 1988, n. 160;

Vista la legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto l'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, che stabilisce che «il Ministro del lavoro e delle politiche sociali può concedere, sulla base di specifici accordi in sede governativa, in caso di crisi occupazionale, di ristrutturazione aziendale, di riduzione o trasformazione di attività, il trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria, per ventiquattro mesi, al personale anche navigante dei vettori aerei e delle società da questi derivanti a seguito di processi di riorganizzazione o trasformazioni societarie»;

Visto l'accordo in data 16 maggio 2006, intervenuto presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, alla presenza dei rappresentanti della società Volare S.p.a., interamente controllata da Alitalia linee aeree italiane S.p.a., nonché delle organizzazioni sindacali, con il quale è stato concordato il ricorso al trattamento straordinario di integrazione salariale per un numero massimo di 390 addetti, come previsto dall'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, per un periodo di ventiquattro mesi a decorrere dal 14 aprile 2006, data in cui la predetta società ha rilevato il complesso aziendale del gruppo Volare in amministrazione straordinaria con conseguente passaggio dei rapporti di lavoro afferente a 654 dipendenti, ai sensi dell'art. 2112 del codice civile;

Visti i decreti ministeriali n. 35671 del 7 marzo 2005 e n. 36963 del 28 settembre 2005 con i quali è stata autorizzata la concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale per il periodo dal 1º gennaio 2005 al 31 dicembre 2005 in favore del personale dipendente dalle società del gruppo Volare in a.s.;

Visto il decreto ministeriale n. 37928 del 17 febbraio 2006 con il quale è stata autorizzata, per le medesime società, la proroga del trattamento in questione per il periodo dal 1º gennaio 2006 al 30 giugno 2006;

Viste le istanze presentate in data 18 maggio 2006, con le quali la società Volare S.p.a., ha richiesto la concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale, ai sensi dell'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, per il semestre decorrente dal 14 aprile 2006 (data di acquisizione del complesso aziendale del gruppo Volare) al 13 ottobre 2006, in favore del personale dipendente, sia di terra che navigante;

Ritenuto per quanto precede, di annullare il predetto decreto ministeriale n. 37928 del 17 febbraio 2006 limitatamente al periodo dal 14 aprile 2006 al 30 giugno 2006 e di autorizzare la concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale, per il periodo dal 14 aprile 2006 al 13 ottobre 2006, in favore del personale di terra e navigante, dipendente dalla società Volare S.p.a., ai sensi dell'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291;

Decreta:

Art. 1.

Per le motivazioni in premessa esplicitate il decreto ministeriale n. 37928 del 17 febbraio 2006, relativo alle società Volare group e Volare airlines, è annullato limitatamente al periodo dal 14 aprile 2006 al 30 giugno 2006.

Art. 2.

Ai sensi dell'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, è autorizzata la concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale definito nell'accordo intervenuto presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali in data 16 maggio 2006, in favore del

personale di terra, per un numero massimo di 60 unità, dipendente dalla società:

Volare S.p.a., sede in Ferno - Aeroporto Malpensa (Varese);

unità in:

Ferno (Varese) - Aeroporto Malpensa;

Gallarate (Varese) - via Carlo Noè;

Segrate (Milano) - Aeroporto Linate;

Thiene (Vicenza) - Corso Garibaldi;

Catania - Aeroporto Fontanarossa;

Cinisi (Palermo) - Aeroporto Falcone Borsellino;

Roma - Aeroporto Fiumicino;

Venezia - Aeroporto Marco Polo;

Orio al Serio (Bergamo) - via Aeroporto;

Bari - Aeroporto Civile;

Milano - via G. B. Pirelli;

per il periodo dal 14 aprile 2006 al 13 ottobre 2006;

pagamento diretto: SI.

Art. 3.

Ai sensi dell'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, è autorizzata la concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale definito nell'accordo intervenuto presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale in data 16 maggio 2006, in favore del personale di volo, per un numero massimo di 330 unità, dipendente dalla società:

Volare S.p.a., sede in Ferno (Varese);

unità in:

Ferno - Aeroporto Malpensa (Varese);

Segrate - Aeroporto Linate (Milano);

Orio al Serio - via Aeroporto (Bergamo);

Venezia - Aeroporto Marco Polo (Venezia);

Verona - Aeroporto Villafranca (Verona);

per il periodo dal 14 aprile 2006 al 13 ottobre 2006;

pagamento diretto: SI.

Art. 4.

La società predetta è tenuta a comunicare mensilmente all'Istituto nazionale della previdenza sociale le eventuali variazioni all'elenco nominativo dei lavoratori interessati.

Art. 5.

Ai fini del rispetto dei limiti delle disponibilità finanziarie, individuati dal comma 3 del citato art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, l'Istituto nazionale della previdenza sociale è tenuto a controllare mensilmente i flussi di spesa afferenti all'avvenuta erogazione delle prestazioni di cui al presente provvedimento e a darne riscontro al Ministro del lavoro e della previdenza sociale e al Ministro dell'economia e delle finanze.

Art. 6.

La società Volare S.p.a. è tenuta a presentare al Ministero del lavoro e della previdenza sociale, alla scadenza del periodo oggetto del presente provvedimento l'istanza di proroga semestrale, nell'ambito del periodo massimo di 24 mesi previsti dal citato art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, al fine di consentire il necessario monitoraggio dei flussi di spesa.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 1° agosto 2006

Il Ministro: DAMIANO

06A07919

DECRETO 2 agosto 2006.

Concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale, ai sensi dell'articolo 1-*bis,* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, in favore dei lavoratori delle società Alitalia servizi S.p.a. e Alitalia linee aeree italiane S.p.a. (Decreto n. 39138).

IL MINISTRO DEL LAVORO
E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

Visto il decreto-legge 21 marzo 1988, n. 86, convertito con modificazioni, dalla legge 20 maggio 1988, n. 160;

Vista la legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto l'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, che stabilisce che «il Ministro del lavoro e delle politiche sociali può concedere, sulla base di specifici accordi in sede governativa, in caso di crisi occupazionale, di ristrutturazione aziendale, di riduzione o trasformazione di attività, il trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria, per ventiquattro mesi, al personale anche navigante dei vettori aerei e delle società da questi derivanti a seguito di processi di riorganizzazione o trasformazioni societarie.»;

Visto l'accordo in data 15 settembre 2005, intervenuto presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, alla presenza dei rappresentanti delle società Alitalia S.p.a. e Alitalia servizi S.p.a. nonché delle organizzazioni sindacali, con il quale è stato concordato il ricorso al trattamento straordinario di integrazione salariale, come previsto dall'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, per un periodo di ventiquattro mesi a decorrere dal 1° ottobre 2005, in favore di un numero massimo di 6000 unità, dipendenti dalle società di cui trattasi;

Visto il verbale del 12 settembre 2005, facente parte integrante del sopraccitato accordo del 15 settembre 2005, nel quale le parti interessate hanno concordato le modalità di ricorso al trattamento straordinario di integrazione salariale;

Viste le istanze presentate in data 27 aprile 2006, con le quali le società Alitalia servizi S.p.a. e Alitalia linee aeree italiane S.p.a. hanno richiesto, alla luce del predetto verbale di accordo e ai sensi di quanto previsto dall'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, la concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale, per il periodo dal 1° aprile 2006 al 30 settembre 2006, in favore del personale di terra, indicato negli allegati prospetti forniti dalle medesime società;

Visto il decreto ministeriale n. 37781 del 16 gennaio 2006, con il quale è stato autorizzato il trattamento straordinario di integrazione salariale, per il primo semestre, in favore del personale di terra per il periodo dal 1° ottobre 2005 al 31 marzo 2006, ai sensi del citato art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291;

Ritenuto, per quanto precede, di autorizzare la concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale, per il secondo semestre, in favore del personale di terra, dipendente dalle società Alitalia servizi S.p.a. e Alitalia linee aeree italiane S.p.a., ai sensi dell'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291;

Decreta:

Art. 1.

Ai sensi dell'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, è autorizzata la concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale definito nell'accordo intervenuto presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali in data 15 settembre 2005, secondo le modalità concordate con verbale del 12 settembre 2005, in favore del personale di terra, indicato nell'allegato prospetto e dipendente dalla società:

Alitalia servizi S.p.a., sede in Roma (RM), unità varie sul territorio nazionale per il periodo dal 1° aprile 2006 al 30 settembre 2006, pagamento diretto: no.

Art. 2.

Ai sensi dell'art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, è autorizzata la concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale, definito nell'accordo intervenuto presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali in data 15 settembre 2005, secondo le modalità concordate con verbale del 12 settembre 2005, in favore del personale di terra, indicato nell'allegato prospetto e dipendente dalla società:

Alitalia linee aeree italiane S.p.a., sede in Roma (RM), unità varie sul territorio nazionale per il periodo dal 1° aprile 2006 al 30 settembre 2006, pagamento diretto: no.

Art. 3.

Le società predette sono tenute a comunicare mensilmente all'Istituto nazionale della previdenza sociale (I.N.P.S.) le eventuali variazioni al numero dei lavoratori interessati, nell'ambito del numero massimo di 6000 unità previsto nel verbale di accordo del 15 settembre 2005.

Art. 4.

Ai fini del rispetto dei limiti delle disponibilità finanziarie, individuati dal comma 3 del citato art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, n. 291, l'Istituto nazionale della previdenza sociale è tenuto a controllare mensilmente i flussi di spesa afferenti all'avvenuta erogazione delle prestazioni di cui al presente provvedimento e a darne riscontro al Ministro del lavoro e della previdenza sociale e al Ministro dell'economia e delle finanze. Nell'effettuare il predetto controllo l'I.N.P.S. dovrà tenere conto delle modalità di ricorso alla CIGS concordate tra le parti, con verbale del 12 settembre 2005, che prevede in via generale che il totale delle ore di cassa integrazione, nell'arco dei ventiquattro mesi, sarà pari ad un massimo di trecentosettantacinque ore per ciascun lavoratore interessato.

Art. 5.

Le società Alitalia servizi S.p.a. e Alitalia linee aeree italiane S.p.a. sono tenute a presentare al Ministero del lavoro e della previdenza sociale, alla scadenza del periodo oggetto del presente provvedimento l'istanza di proroga semestrale, nell'ambito del periodo massimo di ventiquattro mesi previsti dal citato art. 1-*bis* della legge 3 dicembre 2004, al fine di consentire il necessario monitoraggio dei flussi di spesa.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 2 agosto 2006

Il Ministro: DAMIANO

06A07921

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) - Ricognizione risorse disponibili. (Deliberazione n. 75/06).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

Vista la legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

- l'art. 4, comma 134 e seguenti, ai sensi del quale la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

- l'art. 4, comma 139, che demanda a questo Comitato di esercitare, con il supporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la funzione di vigilanza sulla realizzazione degli interventi di cui all'alinea precedente, anche nell'interesse dei soggetti finanziatori;

- l'art. 4, comma 176, che autorizza ulteriori limiti di impegno nel biennio 2005-2006 per la realizzazione delle opere strategiche di cui alle leggi citate ai punti precedenti;

- l'art. 4, comma 177 — come sostituito dall'art. 1, comma 13, del decreto-legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191, e poi modificato e integrato dall'art. 16 della legge 21 marzo 2005, n. 39 — che reca precisazioni sui limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;

Vista la legge 23 dicembre 2005, n. 266, e visti in particolare:

- l'art. 1, comma 78, che autorizza un contributo annuale di 200 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007 per interventi infrastrutturali, prevedendo, in particolare, il finanziamento di opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001;

- l'art. 1, comma 85, che integra le richiamate disposizioni sui limiti di impegno;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2005, n. 273, convertito nella legge 23 febbraio 2006, n. 51, che all'art. 39, configura le quote dei limiti di impegno di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002, decorrenti dagli anni 2003 e 2004, non impegnate al 31 dicembre 2005, quali «economie di bilancio» da reiscrivere nella competenza degli esercizi successivi a quelli terminali dei rispettivi limiti;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002, supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004) con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 19 (*Gazzetta Ufficiale* n. 257/2004), con la quale questo Comitato — nel ripartire le risorse per le aree sottoutilizzate recate dall'art. 1 della citata legge n. 350/2003 (FAS) — ha riservato 1.130 milioni di euro alla «manovra di accelerazione del Programma di infrastrutture sirategiche nel Mezzogiorno», e vista la delibera 29 settembre 2004, n. 21 (*Gazzetta Ufficiale* n. 275/2004), con la quale questo Comitato ha finalizzato il suddetto importo di 1.130 milioni di euro redigendo la graduatoria degli interventi eleggibili a finanziamento in relazione ad un indicatore complesso, calibrato anche sullo stato di «maturazione» del progetto;

Vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 96 (*Gazzetta Ufficiale* n. 147/2005) con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare dei «Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto» per un importo di 49.035.705 euro, assegnando all'Acquedotto Pugliese S.p.a. un contributo massimo di 36.551.705 euro, al netto dell'IVA, a valere sulle disponibilità del Fondo per le aree sottoutilizzate;

Viste le delibere 20 dicembre 2004, n. 99 (*Gazzetta Ufficiale* n. 148/2005), e 2 dicembre 2005, n. 148, con le quali questo Comitato ha approvato, rispettivamente, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare dell'intervento «Hub portuale di Trieste - Piattaforma logistica tra lo scalo legnami e il punto franco oli minerali» e la stesura aggiornata ed integrata di detto progetto, al fine di procedere all'affidamento dell'opera in concessione;

Vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 103 (*Gazzetta Ufficiale* n. 283/2005), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, i progetti preliminari delle opere di potenziamento dell'«Hub portuale di Civitavecchia» tra i quali sono compresi la darsena traghetti, la darsena servizi ed il prolungamento dell'antemurale C. Colombo che costituiscono un primo lotto di interventi funzionali;

Vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 111 (*Gazzetta Ufficiale* n. 284/2005), con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del «completamento della linea 6 della metropolitana di Napoli: tratta Mostra-S. Pasquale-Municipio»;

Vista la delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), con la quale questo Comitato ha approvato l'integrazione al primo programma delle infrastrutture strategiche, allegata al Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF 2005-2008, che inserisce, tra gli schemi idrici di Puglia e Campania, la «Nuova galleria Pavoncelli»;

Vista la delibera 27 maggio 2005, n. 34 (*Gazzetta Ufficiale* n. 235/2005), con la quale questo Comitato ha riservato — a valere sulle risorse per le aree sottoutilizzate di cui all'art. 1, comma 15, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 — ulteriori 637,5 milioni di euro alla «manovra di accelerazione del Programma delle infrastrutture strategiche nel Mezzogiorno»;

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 98 (*Gazzetta Ufficiale* n. 245/2005), con la quale;

- le risorse di cui al comma precedente, nonché l'85% di ulteriori 300 Meuro, già accantonati con la citata delibera n. 34/2005 e destinati genericamente al programma di accelerazione, sono stati finalizzati al finanziamento, a partire dalla seconda posizione, degli interventi indicati nell'allegato 1 alla delibera stessa e considerati eleggibili alla stregua di un indicatore analogo a quello già utilizzato per la formazione della graduatoria di cui alla delibera n. 21/2004, con la riserva di diversa destinazione in presenza di circostanze tali da compromettere, per qualcuno di detti interventi, il rispetto delle previsioni di spesa formulate;

- le disponibilità residue ex menzionata delibera n. 21/2004 — quantificate in 252,84 milioni di euro — sono state destinate al finanziamento degli interventi allocati alle posizioni successive alla 11ª nell'allegato *A* della medesima delibera, con il vincolo di sottoporre le relative istruttorie a questo Comitato entro il mese di ottobre 2005, pena automatica devoluzione delle risorse medesime al finanziamento degli interventi di cui all'alinea precedente;

Vista la delibera 2 dicembre 2005, n. 151, con la quale questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo dell'intervento «Accessibilità Valtellina — SS. n. 38 — Lotto 1 - Variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso)»;

Vista la delibera 22 marzo 2006, n. 1, con la quale questo Comitato — nel ripartire le risorse FAS specificate nella delibera stessa e nel riservare 328,182 milioni di euro ad integrazione del finanziamento del macrolotto n. 2 (ora megalotto n. 4) dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, collocato alla prima posizione dell'allegato alla delibera n. 98/2005 — richiama le fonti di copertura del costo di detto macrolotto già esistenti, tra cui figurano anche economie, ribassi d'asta e «mancate aggiudicazioni»;

Visto il decreto 20 marzo 2003, n. 5279, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il quale una quota delle risorse stanziate dall'art. 13 della legge n. 166/2002 viene finalizzata ad attività di progettazione;

Visto il decreto 1° dicembre 2005, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il quale la quota di limite di impegno di 35,150 Meuro, già destinata ad attività di progettazione con il citato decreto n. 5279/2003, viene destinata all'esecuzione di lavori;

Vista l'ordinanza emanata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento protezione civile 29 dicembre 2005, n. 3487 (*Gazzetta Ufficiale* n. 55/2006), con la quale l'onere per la messa in sicurezza dell'autodromo di Imola, quantificato nell'importo massimo di 10 Meuro, viene posto a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma;

Visto il verbale della riunione tenuta il 16 gennaio 2006 dal Comitato tecnico per l'accelerazione di cui alla menzionata delibera n. 21/2004;

Vista la nota 23 gennaio 2006, n. 44, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso una relazione sugli sviluppi dell'istruttoria relativa all'hub di Civitavecchia, proponendo l'approvazione dei progetti definitivi del citato primo lotto di interventi funzionali e l'assegnazione di un contributo di 185.555.715,53 euro in termini di volume di investimento, ma evidenziando come all'epoca la «verifica di ottemperanza» alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dei progetti preliminari da parte della speciale Commissione non fosse ancora ultimata;

Vista la nota 21 marzo 2006, n. 218, con la quale il suddetto Ministero ha trasmesso la relazione istruttoria — di cui versione aggiornata è stata consegnata in seduta — sul progetto definitivo del «completamento della linea 6 della metropolitana di Napoli: deposito officina di via Campegna-Mostra e Mergellina-Municipio», proponendone l'approvazione, con prescrizioni, in linea meramente tecnica, ma evidenziando come all'epoca non fosse ancora pervenuto il parere dell'ispettorato logistico dell'Esercito e senza indicare lotto o lotti funzionali cui destinare le risorse disponibili;

Vista la nota 21 marzo 2006, n. 18734/2006/SP, con la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti — rilevato che alcune delle disposizioni di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 non sono di univoca interpretazione ed evidenziato che l'onere di cui alla citata ordinanza n. 3487/2005 non può essere imputato su risorse decorrenti dal 2007 in considerazione della dichiarata urgenza dei relativi lavori — quantifica le risorse disponibili per le assegnazioni di questo Comitato e propone i criteri per le relative allocazioni formulando, alla stregua di tali criteri, un'ipotesi di riparto;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che, nella seduta del 2 dicembre 2005 e nell'ottica di organica rivisitazione dell'intero «sistema metropolitano regionale» della Campania, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sottoposto a questo Comitato, sottolineando la necessità di assegnazioni prioritarie a carico delle risorse recate dalla legge finanziaria 2006, una nota informativa programmatica sugli interventi, a diverso livello progettuale, riconducibili al «nodo di Napoli» e che includono il completamento della stazione di Montesanto (configurata quale nodo di interscambio tra la ferrovia Cinrcumflegrea, la ferrovia Cumana e la funicolare di Montesanto), la stazione di interscambio di Cilea, il prolungamento della linea 1 della metropolitana di Napoli verso Capodichino ed il completamento della linea 6 di detta metropolitana di Napoli;

Considerato che, sulla base di proposte formulate dal citato Ministero nella specifica documentazione richiamata nelle relative premesse, con delibera n. 129 adottata nella medesima seduta del 2 dicembre 2005 questo Comitato ha assegnato — a valere sulle risorse recate dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211 — un contributo a completamento della copertura del costo di realizzazione della citata stazione di Cilea e ha preso atto del maggior costo del prolungamento della linea 1 della metropolitana di Napoli, evidenziando come la proposta di finanziamento di tale maggior costo a carico dei fondi stanziati per il Programma debba essere in prosieguo sottoposta a questo Comitato stesso;

Considerato che, con nota 21 marzo 2006, n. 218, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso — tra l'altro — la relazione istruttoria concernente lo schema idrico «Galleria Pavoncelli-*bis*», proponendo l'assegnazione di un finanziamento — in termini di volume di investimenti — di 42.572.782,43 euro;

Considerato che, nella seduta del 22 marzo 2006, è stata sottoposta a questo Comitato una nota programmatica nella quale, con riferimento alla voce «Accessibilità Valtellina», si specifica che, tra i lotti che hanno raggiunto un maggior livello di maturazione, si configura il lotto «Accessibilità stradale Valtellina — 4° lotto: Stazzona-Loveno SS 38 - Variante di Tirano: 1° stralcio» del costo di 133,26 Meuro, già coperto per 113 Meuro, e si chiede l'adozione di una delibera programmatica che riferisca al «sistema accessibilità Valtellina» — come indicato alla lettera *g)* del più volte richiamato art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 — anche detta Variante di Tirano;

Considerato che, nel corso dell'odierna seduta, è stata consegnata una nota relativa all'hub portuale di Trieste;

Rilevato che la stessa legge n. 266/2005 ed altri provvedimenti normativi hanno attribuito quota parte del contributo quindicennale di cui all'art. 1, comma 78, a specifici interventi, provvedendo talvolta alla puntuale quantificazione dei relativi importi e prevedendo in altri casi una cifra percentuale minima da riservare sulle «risorse disponibili»;

Ritenuto quindi di procedere ad una quantificazione delle risorse da ritenere allocabili da questo Comitato a valere sullo stanziamento di cui al più volte citato art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005;

Ritenuto di procedere all'assegnazione di dette risorse, considerando nella presente delibera solo gli interventi per i quali si sia dato conto dell'attuale stato procedurale in precedenti delibere e procedendo, negli altri casi, con distinte delibere;

Ritenuto di procedere altresì ad una più puntuale finalizzazione delle risorse destinate dalla norma per ultimo richiamata ad interventi inseriti nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Ritenuto inoltre di quantificare le risorse residue ex art. 13 della legge n. 166/2002, come sopra rifinanziato;

Ritenuto infine di:

- rettificare — in relazione alle precisazioni fornite dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del Ministero dell'economia e delle finanze con nota 14 ottobre 2005, n. 126002 — l'importo delle «disponibilità residue» ex delibera n. 21/2004 riportato nella delibera n. 98/2005;

- formalizzare lo stralcio, presupposto dalla delibera n. 1/2006, di interventi già considerati eleggibili a carico del FAS e non sottoposti a questo Comitato entro il termine prefissato o per i quali comunque il Comitato tecnico per l'accelerazione di cui alla menzionata delibera n. 21/2004 ha indicato non sussistenti le condizioni di maturazione istruttoria tali da consentire la trattazione delle proposte di finanziamento;

-quantificare le «economie» maturate sugli interventi finanziati precedentemente a carico delle risorse FAS destinate all'accelerazione del «Programma delle infrastrutture strategiche nel Mezzogiorno»;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che, preso atto delle minori disponibilità rilevate nella riunione preparatoria all'odierna seduta, aggiorna le proposte di allocazione di cui alla richiamata nota del 21 marzo 2006;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

- che la ricognizione delle risorse ex art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 allocabili da questo Comitato è stata effettuata alla stregua dei criteri esposti in calce all'allegato 1 (tabella 1);

- che è stata inoltre effettuata una preliminare verifica sulla percentuale di risorse destinate al Mezzogiorno con le delibere adottate, in tema di infrastrutture strategiche, sino alla data del 2 dicembre 2005 e che tale percentuale è risultata pari a circa il 42,5% — mentre si è attestata al 28,2% e al 29,3%, rispettivamente, per le assegnazioni al Centro e al Nord — sì che risultano pienamente rispettate le indicazioni governative sulla quota di risorse ordinarie da riservare a tale macroarea;

- che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha specificato i criteri alla cui stregua ha formulato la proposta definitiva di assegnazione delle disponibilità individuate per l'attuazione del Programma, in particolare richiamandosi alla necessità di assicurare la riserva del 30% a favore del Mezzogiorno anche a valere sui nuovi stanziamenti, in modo —tra l'altro — da riequilibrare le finalizzazioni di legge, e prospettando inoltre l'opportunità di:

assicurare continuità del finanziamento di opere già licenziate dal CIPE, che formano oggetto di programmazione pluriennale, alfine di garantirne intanto l'avanzamento e in prosieguo il completamento;

privilegiare:

- opere essenziali ed urgenti per la difesa dei livelli di competitività, anche territoriale, in alcuni nodi intermodali;

- opere essenziali per il completamento di alcuni assi della rete stradale portante e delle sue interconnessioni;

- opere essenziali per dare funzionalità all'assetto urbano di alcuni nodi chiave del Paese;

- opere essenziali per l'approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno;

- che nel corso dell'attuale seduta:

il Ministro per le politiche agricole e forestali ha sottolineato la necessità di disporre di fondi maggiori rispetto a quelli scaturenti dall'applicazione dei criteri seguiti per la ricognizione delle risorse allocabili da questo Comitato, al fine di poter dare completa attuazione all'aggiornamento del Piano idrico nazionale, sul quale si è pronunziata positivamente la Conferenza permanente per i rapporti tra Stato, regioni e province autonome e che viene sottoposto a questo Comitato nell'odierna seduta;

è stata condivisa la proposta di imputare agli stanziamenti residui del periodo 2004-2006 l'onere relativo alla messa in sicurezza dell'autodromo di Imola in funzione delle ragioni di urgenza che hanno motivato il provvedimento;

il rappresentante della regione Molise ha sottolineato la necessità di procedere al finanziamento dell'intervento «irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore» — che rappresenta la prima attuazione dell'accordo stipulato tra detta Regione e la regione Puglia e che, come appresso specificato, è stato stralciato dal finanziamento a carico del FAS — e che è stato concordato di assegnare all'intervento un finanziamento, in termini di volume di investimento, di 76 milioni di euro a valere sulle risorse ex art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005;

a fronte di una più limitata assegnazione a favore del citato «Nodo di Napoli», si è ravvisata l'opportunità, per non alterare il rapporto presupposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di portare il differenziale, pari a 60 milioni di euro, in aumento alle assegnazioni proposte per altri interventi, viari, relativi alla medesima regione;

il rappresentante della regione Puglia ha richiamato l'attenzione sull'urgenza di procedere al ripristino della menzionata «Galleria Pavoncelli», rilevando come l'intervento non sia richiamato esplicitamente nella citata nota del 21 marzo 2006, n. 18734, e non sia incluso nella proposta definitiva di allocazione delle risorse formulata in data odierna e sottolineando come eventuali crolli di detta «Galleria», dissestata dal terre-

moto del 1979, lascerebbero senz'acqua metà della regione, sì che — nelle more della trasmissione di un'informativa esaustiva sulla situazione, che risulterebbe connotata da una gara in corso e da criticità non meglio precisate — viene disposto un primo accantonamento di 15 milioni di euro, compensato da corrispondente riduzione dell'assegnazione a favore di altro intervento idrico;

Delibera:

1. QUADRO DELLE DISPONIBILITÀ.

1.1 *Risorse ex art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005.*

La quantificazione delle risorse rinvenienti dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 e che sono da considerare allocabili da questo Comitato è riportata nell'allegata tabella 1, che forma parte integrante della presente delibera.

1.2 *Risorse ex art. 13 della legge n. 166/2002 e successivi rifinanziamenti.*

Le risorse disponibili a valere sugli stanziamenti di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002 — come rifinanziati dall'art. 4, comma 176, della legge n. 350/2003 — sono riportate nell'allegata tabella 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

1.3 *Risorse FAS.*

1.3.1 L'importo di cui al punto 1.2 lettera *a)* della delibera n. 98/2005 - riferito alle «risorse di cui alla delibera n. 21/2004 non ancora allocate» e allora indicato in 252,84 milioni di euro, in relazione ad una più puntuale quantificazione del contributo concesso all'intervento «Acquedotto molisano centrale e interconnessioni con lo schema basso-Molise», effettuata a seguito del riconoscimento dell'IVA, viene rettificato in 238,725 milioni di euro, al netto della riserva premiale pari a 23 milioni di euro. Conseguentemente l'ammontare delle risorse disponibili, riportate al medesimo punto 1.2 in 1.145,34 milioni di euro, sono quantificabili in 1.131,225 milioni di euro, se considerate al netto della suddetta riserva premiale di 23 milioni di euro, e in 1.154,225 milioni di euro, se considerate invece al lordo di detta quota.

1.3.2 Il finanziamento di 36,552 milioni di euro, assegnato all'intervento «Lavori di costruzione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto», con la citata delibera n. 96/2004, è revocato per il mancato rispetto del termine per la aggiudicazione dei lavori, indicato al punto 2.3 della delibera medesima.

1.3.3 Gli interventi da considerare già automaticamente esclusi dal finanziamento a carico del FAS ai sensi del combinato disposto dei punti 2.2 e 2.3 della più volte richiamata delibera n. 98/2005 e ai sensi del punto 2.4 della stessa delibera sono riportati — rispettivamente — al punto 1, lettera *a)* e *b)* della tabella 3.1, che forma parte integrante della delibera medesima.

Gli interventi per i quali la proposta di esclusione dal finanziamento è stata formulata dal Comitato tecnico per l'accelerazione di cui alla delibera n. 21/2004 e che vengono stralciati dall'elenco degli interventi eleggibili di cui all'allegato 1 a detta delibera sono riportati al punto II, lettera *a)* della citata tabella 3.1, mentre alla lettera *b)* dello stesso punto II è riportato un intervento che del pari è stralciato, perché nel frattempo finanziato a carico del PON trasporti.

1.3.4 Ai sensi del punto 3.4 della delibera n. 98/2005 è da considerare definitiva l'esclusione dal finanziamento — a carico del FAS — dei seguenti interventi, riportati con il numero di ordine dell'allegato *A* della delibera n. 21/2004:

- n. 3 Autostrada Messina-Siracusa-Gela: lotto 6 Scicli;
- n. 6 Realizzazione di un pennello nel porto industriale di Olbia;
- n. 9 Centro intermodale di Olbia.

1.3.5 Il quadro delle disponibilità residue a valere sulle risorse di cui ai precedenti punti 1.3.1 e 1.3.2 è riportato nell'allegata tabella 3.2, che forma del pari parte integrante della presente delibera.

La tabella espone, al punto 3, le economie derivanti dai ribassi d'asta degli interventi approvati e finanziati ai sensi della delibera n. 21/2004, sinora accertati e ammontanti complessivamente a 68,338 milioni di euro. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il mese di dicembre 2006, provvederà a comunicare a questo Comitato il quadro aggiornato delle economie derivanti dai ribassi d'asta relativi agli interventi finanziati ai sensi delle più volte richiamate delibere n. 21/2004 e n. 98/2005.

1.3.6 Le disponibilità di cui al punto precedente vengono, con separata delibera in data odierna, destinate al completamento del finanziamento dell'intervento «Autostrada Salerno-Reggio Calabria - megalotto 4».

2. ASSEGNAZIONI E ACCANTONAMENTI.

2.1 *Imputazioni a carico art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005.*

A valere sulle risorse recate dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 — come quantificate al precedente punto 1.1 e decorrenti dal 2007 — sono assegnati i seguenti finanziamenti:

2.1.1 *Assegnazioni programmatiche:*

a) all'intervento relativo all'«Hub portuale di Trieste — Piattaforma logistica tra lo scalo legnami e

il punto franco oli minerali» (CUP C21 B0300060001) di cui al progetto preliminare, aggiornato ed integrato in vista dell'affidamento in concessione, approvato con delibera n. 148/2005 è programmaticamente assegnato un finanziamento, in termini di volume di investimenti, di 32 milioni di euro. L'onere relativo viene imputato sul suddetto contributo quindicennale di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 e la quota annua non potrà superare l'importo di 2,861 milioni di euro.

Il finanziamento di cui sopra — unitamente alla disponibilità di 46,8 milioni di euro evidenziata nella «presa d'atto» della menzionata delibera — verrà destinato all'appalto delle opere di bonifica ambientale e di delimitazione, con sponde di cassoni in cemento armato, della zona di colmata, cioè delle opere propedeutiche alla realizzazione della piattaforma logistica in questione. L'assegnazione avverrà sulla base della presentazione del progetto definitivo del relativo stralcio funzionale.

La decisione sul finanziamento degli altri lotti dell'opera, che viene indicato — per i residui 173 milioni di euro — a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma, viene rinviata alla fase di esame del relativo progetto definitivo, che dovrà essere corredato da una stesura aggiornata del piano economico-finanziario analitico riferito all'intera iniziativa, dal cronoprogramma dei lavori, da cui dovrà evincersi la scansione temporale con cui dare compiuta realizzazione all'iniziativa progettuale in termini coerenti con il piano di impresa predisposto dall'Autorità portuale di Trieste individuata quale soggetto aggiudicatore, nonché da bozza del bando di gara per l'affidamento in concessione dell'opera con previsione della consegna dei lavori al concessionario;

b) all'intervento relativo all'Hub portuale di Civitavecchia - 1° lotto di interventi funzionali, costituiti dai tre interventi i cui progetti preliminari sono stati approvati con delibera n. 103/2004 (CUP J91E01000030021), e più specificatamente all'intervento di «prolungamento antemurale C. Colombo», è assegnato, in via programmatica, un finanziamento, in termini di volume di investimenti, di 30 milioni di euro. L'onere relativo viene imputato sul citato contributo quindicennale di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 e la quota annua non potrà superare l'importo di 2,682 milioni di euro.

Non appena sarà venuto a conoscenza degli esiti della «verifica di ottemperanza» effettuata dalla speciale Commissione VIA il soggetto aggiudicatore, che è stato individuato nell'Autontà portuale di Civitavecchia, apporterà gli eventuali adeguamenti al progetto definitivo del suddetto lotto funzionale, anche coerentemente con le disponibilità destinate all'opera e comprensive dell'assegnazione programmatica di cui sopra, prevedendo eventualmente adeguata riduzione della voce «imprevisti» del quadro economico e, previa autorizzazione di questo Comitato, l'utilizzo, parziale o totale, delle «economie di gara» per la ricostruzione di tale voce. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoporrà detto progetto, corredato dal piano economico-finanziario aggiornato, a questo Comitato anche ai fini della definitiva assegnazione del contributo di cui sopra.

2.1.2 *Accantonamento.*

È disposto l'accantonamento, in termini di volume di investimenti, di 100 milioni di euro per il «nodo di Napoli» di cui alla nota programmatica citata in premessa. Il relativo onere viene imputato sul contributo quindicennale di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 e la quota annua di contributo non potrà superare l'importo di 8,940 milioni di euro.

Entro due mesi dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale* il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad individuare l'intervento e/o lotti funzionali di uno o più degli interventi citati nella richiamata nota programmatica — ad eccezione della stazione di Cilea, finanziata in precedenza a valere sulle risorse ai sensi della legge n. 211/1992 — cui assegnare il suddetto finanziamento.

L'individuazione verrà effettuata tenendo conto dei tempi complessivi di realizzazione e del maggior grado di soddisfacimento delle esigenze di mobilità. L'assegnazione del finanziamento da parte di questo Comitato avverrà all'atto della presentazione degli elaborati definitivi dell'intervento e/o dei lotti da finanziare, e da stesura aggiornata dei relativi piani economico-finanziari: nell'ipotesi del finanziamento di lotti il piano sarà riferito all'intera opera.

2.2 *Accantonamento a valere sulle risorse di cui ai punti 1.1 e 1.2.*

È disposto l'accantonamento di 15 milioni di euro, in termini di volume di investimento, per l'ulteriore parziale finanziamento dei lavori di ripristino della «Galleria Pavoncelli». La quota annua non potrà superare l'importo di 1,341 Meuro.

Detto accantonamento grava — in quanto a 8,859 milioni di euro — sulle risorse residue ex art. 13 della legge n. 166/2002, come sopra rifinanziato e più specificatamente sul quinto limite di impegno decorrente dal 2006- la quòta annua non potrà superare l'importo di 0,792 Meuro. Il finanziamento residuo di 6,141 milioni di euro viene imputato sul contributo quindicennale di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 e la quota annua non potrà superare l'importo di 0,549 Meuro.

L'assegnazione del suddetto finanziamento sarà deliberata sulla base di una relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che puntualizzi lo stato

progettuale dell'opera, l'*iter* procedurale sinora seguito, le criticità riscontrate e le soluzioni individuate per superarle e che riporti una dettagliata ricognizione di tutte le risorse sinora destinate all'opera medesima e gli utilizzi eventualmente sinora effettuati.

3. FINALIZZAZIONI E IMPUTAZIONE RISORSE PREASSEGNATE.

3.1 *Finalizzazione di contributi di legge.*

Il Comitato prende atto che la «Variante di Tirano» di cui alla nota programmatica redatta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel marzo 2006 — del costo di 133,26 Meuro, già coperto per 113 milioni di euro — rappresenta una componente del «sistema accessibilità Valtellina» richiamato alla lettera *g)* dell'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005.

La quota di 13 milioni di euro — riservata alla citata lettera *g)* a detto sistema e suscettibile di sviluppare un volume di investimenti di 145,412 Meuro, al lordo della riserva del 3% per la tutela e gli interventi a favore dei beni culturali disposta dall'art. 60, comma 4, della legge n. 289/2002 a carico degli stanziamenti per le infrastrutture — viene destinata in parte alla copertura finanziaria residua dell'intervento «S.S. n. 38 - Lotto 1 - Variante di Morbegno: dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso)» (CUP 32C0500028001); copertura residua che, nella delibera n. 151/2005 approvativa del progetto definitivo dell'intervento stesso, è stata quantificata in 140 Meuro. L'onere relativo annuo è individuato in 12,516 Meuro.

La quota residua e le economie realizzate a seguito dell'espletamento della gara per la realizzazione della progettazione esecutiva e dei lavori dell'intervento di cui al comma precedente sono riservate alla «Variante di Tirano». L'assegnazione del relativo finanziamento avverrà in sede di esame del progetto definitivo della variante in questione, previa ricognizione delle risorse già destinate all'opera e su presentazione del piano economico-finanziario redatto secondo lo schema approvato con delibera n. 11/2004.

3.2 *Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3487/2005*

L'onere per la messa in sicurezza dell'autodromo di Imola, quantificato in 10 milioni di euro in termini di volume di investimento, è imputato sulle disponibilità residue di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dall'art. 4, comma 176, della legge n. 350/2003. Più specificatamente è attribuita all'opera una quota annua di 0,894 milioni di euro a valere sul limite di impegno decorrente dal 2003.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la Protezione civile provvederà ad adeguare i contenuti dell'ordinanza citata in premessa.

4. CLAUSOLE FINALI.

4.1 Questo Comitato esprime valutazione positiva sul progetto definitivo del «completamento della linea 6 della metropolitana di Napoli: deposito officina di via Campegna-Mostra e Mergellina-Municipio», tratta il cui costo viene individuato in 582,917 Meuro, dei quali risulta attualmente assicurata la copertura solo per 345,917 Meuro.

Questo Comitato stesso si riserva di procedere all'adozione formale della delibera di approvazione definitiva del suddetto progetto allorché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proporrà lo stralcio funzionale cui destinare le citate disponibilità esistenti, nonché eventuali quote di contributo da assegnare a carico dell'accantonarnento di cui al precedente punto 2.1.2. Nell'occasione il citato Ministero fornirà anche puntuali indicazioni sull'evoluzione che ha registrato il costo dell'intera linea e sulle cause che l'hanno determinato, nonché sulle fonti individuate per il completamento della relativa copertura finanziaria.

4.2 Le allocazioni di risorse a favore dell'intervento «irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore», citato nella «presa d'atto», e di altri interventi esaminati nell'odierna seduta e per i quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone anche l'approvazione del relativo progetto, preliminare o definitivo, o per i quali, come esposto in premessa, non si sia dato conto dello stato attuale delle procedure in precedenza, sono effettuate con separate delibere.

4.3 Il citato Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere di cui ai punti 2 e 3.1 della presente delibera, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.4 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato a ciascuno dei progetti in argomento, ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il singolo intervento.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrata alla Corte dei conti il 31 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registo n. 5 Economia e finanze, foglio n. 166

TABELLA 1

RISORSE COMMA 78 LEGGE FINANZIARIA 2006 (1) (Meuro)

	PREVISIONE LEGISLATIVA	Quota contributo	volume di investimento attivabile (2)
	Stanziamento - contributo quindicennale a decorrere dal 2007	**200,000**	**2.237,109**
	A - A detrarre assegnazioni con importi fissi		
	A1 - assegnazioni altri provvedimenti		
	Art. 1, comma 92, LF 2006: finanziamento interventi di cui all'art. 1, c. 459, legge n. 311/2004 (fiere)	3,000	33,557
	art. 30 DL n. 4/2006 contributo per adeguamento della componente aeronavale delle capitanerie di porto	4,000	44,742
	A.2- Finalizzazioni comma 78 con importi definiti		
g)	realizzazione delle opere di cui al sistema « Accessibilita` della Valtellina »	13,000	145,412
h)	consolidamento, manutenzione straordinaria e potenziamento delle opere e delle infrastrutture portuali di competenza di Autorita` portuali di recente istituzione e comunque successive al 30 giugno 2003 per un importo di 10 Meuro per ciascuno degli anni 2006-2007-2008 (3)	10,000	
m)	realizzazione delle opere di ammodernamento della SS 12, con collegamento alla SP 450	1,000	11,186
o)	interventi per il restauro e la sicurezza di musei, archivi e biblioteche di interesse storico, artistico e culturale	4,000	44,742
	Totale	**35,000**	
	Residuo 1	165,000	1.845,615
	B - A detrarre finalizzazioni comma 78 con importi da definire		
b)	interventi di realizzazione del programma nazionale degli interventi nel settore idrico relativamente alla prosecuzione degli interventi infrastrutturali di cui all'articolo 141, commi 1 e 3, della legge 23 dicembre 2000, n. 388	41,250	461,404
c)	potenziamento del passante di Mestre e dei collegamenti dello stesso con i capoluoghi di provincia interessati	1,650	18,456
d)	circonvallazione orbitale (GRAP) prevista nell'intesa generale quadro sottoscritta il 24 ottobre 2003 tra Governo e Regione Veneto e correlata alle opere del Passante autostradale di Mestre di cui alla tabella 1 del Programma di infrastrutture strategiche allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria 2006-2009	0,825	9,228
e)	realizzazione delle opere di cui al «sistema pedemontano lombardo, tangenziali di Como e di Varese»	3,300	36,912
f)	completamento del « sistema Accessibilita` Valcamonica, SS 42 – del Tonale e della Mendola »	0,825	9,228
i)	interazione del Passante di Mestre, variante di Martellago e Mirano, di cui alla tabella 1 del Programma di infrastrutture strategiche allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria 2006-2009	3,300	36,912
l)	realizzazione del tratto Lazio-Campania del CorridoioTirrenico, viabilità accessoria della Pedemontana di Formia	1,650	18,456
n)	opere complementari all'Autostrada Asti-Cuneo e al miglioramento della viabilità di adduzione e circonvallazione di Alba (Province di Asti e Cuneo, rispettivamente, nella misura di un 1/3 e di 2/3 della quota di contributo prevista)	2,475	27,684
	Totale	**55,275**	**618,280**
	Residuo 2	109,725	**1.227,335**
	C - Ulteriori detrazioni risorse		
	art. 60, c. 4, legge n. 289/2002 riserva 3% degli stanziamenti previsti per le infrastrutture da destinare alla spesa per la tutela e gli interventi a favore dei beni e attività culturali	3,292	36,820
	interventi di restauro Domus Aurea	3,000	33,557
	ulteriore quota per realizzazione del programma nazionale degli interventi nel settore idrico	4,480	50,111
	Totale	**10,772**	**120,488**
	Residuo disponibile per assegnazioni CIPE	**98,953**	**1.106,847**

NOTE

(1) Metodologia per la ricostruzione delle risorse allocabili dal CIPE
Il limite di impegno di cui al comma 78 è stato dapprima depurato delle assegnazioni disposte da altri provvediemnti normativi e poi delle finalizzazioni dello stesso comma 78 indicate in importi determinati. Dall'importo residuo 1 (165 Meuro considerati quali "risorse disponibili"), sono state detratte le finalizzazioni riportate in percentuale non predeterminata, applicando le percentuali stesse nella misura minima stabilita dal comma 78, al fine di attivare il maggior numero possibile di interventi. Si è così pervenuti al residuo 2 (109,725 Meuro), sul quale è stata computata la quota del 3% da riservare ad interventi per beni ed attività culturali ai sensi dell'art. 60, c. 4, della legge n. 289/2002: detta riserva deve essere applicata anche sulle assegnazioni di legge di cui ai punti precedenti, posto che la riserva stessa incide su tutti gli stanziamenti per le infrastrutture. Dal residuo 2 sono state altresì detratte la quota per interventi di restauro della Domus aurea di cui alla parte finale della lettera o) dell'art. 1, c. 78, della legge n. 266/2005 e l'ulteriore quota per integrare la copertura del programma idrico nazionale.

(2) Stima del volume attivabile al tasso applicato dalla Cassa Depositi e Prestiti per finanziamenti della durata di 15 anni ordinari a tasso fisso (3,914%). Fattore di capitalizzazione: 11,185546.

(3) Sono da considerare solo le prime 2 annualità, ma resta preclusa l'utilizzazione delle annualità residue.

TABELLA 2

RISORSE RESIDUE LEGGE 166/2002

(Meuro)

Previsione legislativa	Contributo annuale	Volume di investimento attivabile (1)
DM 1/12/2005 destina alla "esecuzione lavori" 35,15 Meuro a valere sui limiti di impegno quindicennali dal 2003, originariamente destinati alle attività di progettazione	35,150	393,172
limite impegno 2004 residuo	0,458	5,123
limite impegno 2006 residuo	0,792	8,859
Totale risorse residue legge 166	**36,400**	**407,154**
A detrarre: onere ordinanza P.C.M. n. 3487/2005	**0,894**	**10,000**
Residuo disponibile per assegnazioni CIPE	**35,506**	**397,154**

NOTA

(1) Stima del volume attivabile al tasso applicato dalla Cassa Depositi e Prestiti per finanziamenti della durata di 15 anni ordinari a tasso fisso di 3,914%. Fattore di capitalizzazione: 11,185546

Tabella 3.1

Delibera n. 98/2005: interventi FAS stralciati dal finanziamento

I) Interventi di cui all'allegato A della delibera n. 21/2004

a) Interventi successivi alla 11° posizione, stralciati ai sensi del punto 2.2 della delibera n. 98/2005

n. ordine	Regione	denominazione intervento
13	Sardegna	Olbia - Escavo della secca prospiciente il molo n.1 - Isola Bianca
14	Basilicata	Schema Basento-Bradano – adduttore Acerenza – Distribuz. III° lotto – Delibera CIPE n. 121/2001 All. 2 PIS, n.66
15	Basilicata	Ristrutturazione adduttore idraulico S.Giuliano-Ginosa: completamento opere principali di cui al progetto BAS 03 – Delibera CIPE 121/2001 All. 2 PIS, n.66
17	Sardegna	Schema idrico Sardegna Sud-Orientale (sistema basso Flumendosa-Picocca) - Opere di approvvigionamento idropotabile. Schema n. 39 PRGA – 2° e 3° lotto – Delibera CIPE n. 121/2001
18	Sardegna	Utilizzazione dei deflussi del Flumineddu. Collegamento Flumineddu-Tirso – Delibera CIPE n. 121/2001

b) Intervento stralciato ai sensi del punto 2.4 delibera n. 98/2005 (mancata presentazione della istruttoria tecnica entro 31/10/2005)

n. ordine	Regione	denominazione intervento
10	Molise	Irrigazione del basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore

II) Interventi di cui all'allegato 1 della delibera n. 98/2005

a) Interventi stralciati su proposta del Comitato tecnico per l'accelerazione (punto 3.3 delibera n. 98/2005)

n. ordine	Regione	denominazione intervento
5	Puglia	Acquedotto potabile del Sinni – 1° 2° 3° lotto
6	Sardegna	Interconnessione sistemi idrici Tirso – Flumendosa 1-2 lotto completamento funzionale 3 lotto
7	Basilicata	Schema Basento attrezzamento settore G
8	Campania	Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sarno
9	Campania	Completamento dello schema Campania (ACO). Eliminazione area flegrea e basso Volturno
10	Campania	Adeguamento della ripartitrice principale acquedotto campano
11	Campania	Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria acquedotto campano

b) Intervento stralciato perché già diversamente finanziato

n. ordine	Regione	denominazione intervento
12	Calabria	Corridoio Jonico Taranto–Sibari–Reggio Calabria con caratteristiche autostradali – completamento del raccordo località Montegiordano

Tabella 3.2

Risorse residue ex delibera n. 98/2005

1 Disponibilità punto 1.2 lett. a) delibera n. 98/2005

	2005	2006	2007	TOTALE
Disponibilità iniziali (1)	72,466	141,373	84,438	298,277
Utilizzi	5,284	47,875	56,780	109,939
Residuo disponibile (1)	67,182	93,498	27,658	188,338

(1) Gli importi ricomprendono la riserva premiale di 23 milioni di euro (imputata sull'annualità 2007) ed includono il finanziamento revocato ai sensi del punto 1.3.2. della delibera

2 Disponibilità punto 1.2 lettere b) e c)

	2005	2006	2007	2008	TOTALE
Disponibilità (2)	153,177	142,324	270,873	326,127	892,500
Utilizzi	153,177	71,823	205,123	225,589	655,600
Residuo disponibile (2)	0,000	70,501	65,750	100,538	236,788

(2) Gli importi ricomprendono la riserva premiale imputata sull'ultima annualità (17,85 milioni di euro)

3 Ribassi d'asta

	IMPORTO (3)
Corridoio jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria con caratteristiche autostradali – megalotto 2 Catanzaro per km 23,000	10,560
Salerno-Reggio Calabria macrolotto 6 dal km 423,300 (svincolo Scilla incluso) al km 442,900	40,758
Corridoio jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria con caratteristiche autostradali – megalotto 5 lotto 2 variante all'abitato di Polizzi per km 5,00	17,420
Totale disponibile	68,738

(3) dati Comitato tecnico interministeriale per l'accelerazione – gennaio 2006

06A07443

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) - Itinerario Ragusa-Catania: ammodernamento a quattro corsie della s.s. 514 «di Chiaramonte» e della s.s. 194 «Ragusana» dallo svincolo con la s.s. 115 allo svincolo con la s.s. 114. (Deliberazione n. 79/06).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede che gli interventi medesimi siano ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002, supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che, nell'allegato 1, include — nell'ambito del «Corridoio plurimodale tirrenico — nord Europa», alla voce «Sistema stradale e autostradale» — l'intervento «Ragusa-Catania»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del Cup, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, prevedendo che di norma — a corredo della richiesta di finanziamento a carico delle risorse dell'art. 13 della legge n. 166/2002, come sopra rifinanziato — venga presentato il piano sintetico, ma esplicitando che questo Comitato stesso, in sede di approfondimento, può richiedere la presentazione del piano analitico completo;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comùnque interessati ai suddetti progetti;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e succes-

sive modificazioni ed integrazioni, con il quale — in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 — è stata costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, a COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Visto il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007 che inserisce l'intervento «Itinerario Ragusa-Catania» tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato;

Vista la nota 15 dicembre 2005, n. 611 — integrata con successive note 19 dicembre 2005, n. 632, 8 febbraio 2006, n. 100, e 28 marzo 2006, n. 234 — con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria relativa all'«Itinerario Ragusa-Catania, ammodernamento a quattro corsie della S.S. 514 «di Chiaramonte» e della S.S. 194 «Ragusana» dallo svincolo con la S.S. 115 allo svincolo con la S.S. 114», proponendo l'approvazione in linea meramente tecnica del progetto preliminare;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Rilevato che l'opera di cui sopra non è esplicitamente compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la regione Siciliana, sottoscritta il 14 ottobre 2003;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

che la realizzazione dell'opera risponde all'esigenza di dotare le città di Ragusa e Catania di un collegamento più veloce e sicuro;

che il progetto sottoposto a questo Comitato riguarda in particolare l'ammodernamento a quattro corsie della «SS 514 di Chiaramonte» e della «S.S. 194 Ragusana» nel tratto compreso fra lo svincolo con la S.S. 514, in prossimità di Comiso, e il nuovo svincolo di Lentini dell'asse autostradale Catania-Siracusa, e conferisce all'arteria le caratteristiche della categoria B extraurbana secondo la classifica del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 5 novembre 2001;

che il progetto prevede un tracciato di complessivi 68 km circa, che solo in alcuni tratti riutilizza il tracciato esistente, sviluppandosi prevalentemente in sede propria non molto discosta dall'esistente, e definisce, nella prospettiva di risolvere i problemi di rapporto con il territorio e di collegamento con la viabilità esistente, un sistema di viabilità complementare e accessoria, in parte di nuova costruzione e in parte oggetto di adeguamento, per ulteriori 40 km circa;

che tra le principali opere d'arte sono comprese 19 gallerie, di cui 15 naturali e 4 artificiali, 25 viadotti, 20 tra cavalcavia e sottovia per gli attraversamenti dell'asse principale da parte della viabilità interferente e 11 svincoli a livelli sfalsati;

che la progettazione è stata sviluppata dal Compartimento della viabilità della Sicilia - Sezione compartimentale di Catania, sulla base di un progetto preliminare del novembre 1998 nonché di documenti relativi ad uno studio di prefattibilità ambientale del giugno 2000;

che con nota 19 giugno 2000, n. 9123, e successiva nota 11 gennaio 2001, n. 563, il predetto Compartimento ha comunicato l'avvio della procedura di ottenimento delle autorizzazioni di cui agli articoli 6 e 7 della legge regionale n. 65/1981, e succesive modificazioni ed integrazioni, e che successivamente ha acquisito i pareri della regione e dei comuni competenti per territorio;

che la documentazione progettuale nel 2001 è stata posta a base di gara per l'adeguamento ed il completamento del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale sulla base della normativa di cui alla «legge obiettivo» indicata in premessa;

che il progetto preliminare è stato approvato dall'ANAS il 3 marzo 2004, con delibera n. 15, per l'importo di 1.268,6 milioni di euro;

che l'ANAS S.p.a., in qualità di soggetto aggiudicatore, con nota 9 agosto 2004, n. 004347, ha trasmesso il progetto preliminare dell'intervento al Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti, nonché ai competenti Ministeri ed ai Servizi competenti della regione Siciliana e che al procedimento finalizzato alla realizzazione dell'intervento è stata data pubblicità attraverso avviso pubblicato su due quotidiani, di cui uno a diffusione nazionale, e con deposito del progetto presso la regione Siciliana — Assessorato territorio ed ambiente — Dipartimento affari urbanistici;

che con nota 2 novembre 2004, n. 4418, l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione - Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Catania - Servizio beni archeologici ha espresso parere favorevole con prescrizioni;

che l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione - Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Catania - Servizio beni archeologici, paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici, con nota 23 dicembre 2004, n 8364/04, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;

che l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione - Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa - Servizio beni archeologici, paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici, con nota 1° settembre 2005, n. 6826, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio - Commissione speciale VIA, con nota 21 settembre 2005, n. GAB/2005/7932/B05, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto preliminare dell'opera;

che la presidenza della regione Siciliana, con nota 6 ottobre 2005, n. 3768/INFR D/1, ha espresso l'intesa sulla localizzazione dell'intervento alle condizioni e prescrizioni contenute nel parere del Consiglio regionale per l'urbanistica reso con voto 7 luglio 2005, n. 450;

che con nota 18 ottobre 2005, n. 3688, anche l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione - Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Ragusa - Servizio beni archeologici, paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici; IV unità operativa si è pronunziato favorevolmente con prescrizioni;

che con nota 8 novembre 2005, n. 1473, l'Assessorato dei beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione - Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Ragusa - Servizio beni archeologici, ha preso atto che l'ANAS effettuerà l'adeguamento a quattro corsie sul lato opposto all'area archeologica di Contrada Castiglione — sottoposta a tutela ai sensi dell'art. 21 della legge 1° giugno 1939, n. 1089 — ed ha espresso parere favorevole, modificando in tal modo il precedente parere negativo espresso con nota 7 settembre 2005, n. 1282, limitatamente all'interferenza tra il tracciato della strada e l'area suddetta;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato, le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;

- *sotto l'aspetto attuativo:*

che il soggetto aggiudicatore è l'ANAS S.p.a.;

che il tempo complessivo di esecuzione dei lavori è stimato in 1640 giorni;

che il CUP del progetto è F12C03000000001;

- *sotto l'aspetto finanziario.*

che il costo complessivo dell'intervento è quantificato in 1.268.583.842,33 euro, di cui 940.432.945,11 per lavori a base d'appalto e 328.150.897,22 per somme a disposizione;

che detto costo è stato computato dal soggetto aggiudicatore sulla base dei prezzi unitari desunti dall'applicazione delle analisi ANAS per il Compartimento per la viabilità della Sicilia aggiornati all'anno 2002 nonché in relazione agli esiti di apposite analisi per alcuni prezzi necessari all'esecuzione delle opere, ma non compresi tra quelli citati;

che il costo complessivo dell'opera, per effetto delle prescrizioni formulate dal Ministero dell'ambiente e relative ai primi 36 km del tracciato, verrà compiutamente determinato all'atto della redazione del progetto definitivo e che il limite di spesa di cui sopra non sarà superato;

che la parziale copertura finanziaria del progetto è così ripartita:

- ANAS S.p.A. (art. 11 legge n. 144/1999)	49.207.118,97 euro
- regione Siciliana (delibera 29 settembre 2005, a valere su risorse ex delibera CIPE n. 35/2005)	100.000.000,00 euro
TOTALE	149.207.118,97 euro

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si riserva di richiedere il finanziamento necessario a completare la copertura, per 1.119.376.723,36 euro, a carico della legge obiettivo, in tempo successivo;

Delibera:

1. *Approvazione progetto preliminare*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare «Itinerario Ragusa-Catania: ammodernamento a quattro corsie della S.S. 514 «di Chiariamonte» e della S.S. 194 «Ragusana».

L'approvazione vale anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ad eccezione delle tratte oggetto di prescrizione di variante e specificate al punto 1 dell'allegato.

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera nei limiti sopra indicati.

1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 1.268.583.842,33 euro sopra indicato costituisce il limite di spesa dell'intervento.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, a cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera e devono essere sviluppate in fase di progettazione definitiva.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2ª parte del citato allegato. Qualora il soggetto aggiudicatore ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà, al riguardo, puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.4 L'efficacia della presente delibera resta subordinata alla Stipula di atto integrativo con la regione Siciliana che includa esplicitamente l'opera in esame tra le infrastrutture oggetto dell'intesa generale quadro, così come previsto dalla citata sentenza della Corte costituzionale n. 303/2003.

2. *Copertura finanziaria.*

La decisione sull'assegnazione di contributi a valere sulle risorse destinate all'attuazione del Programma viene rinviata alla fase di esame del progetto definitivo, anche in relazione alle risultanze del piano economico-finanziario previsto dall'art. 4, comma 134 e seguenti, della legge n. 350/2003.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà inoltre a trasmettere copia aggiornata della scheda prevista dalla delibera n. 63/2003, che esponga la copertura finanziaria disponibile, anche alla luce degli approfondimenti sulle risorse ANAS di cui alla relazione istruttoria, fermo restando che la quota complessiva da porre a carico delle risorse destinate all'attuazione del 1º Programma delle infrastrutture strategiche non potrà superare — salva compensazione con altra opera della stessa regione — quella indicata nella richiamata delibera n. 121/2001.

3. *Clausole finali.*

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

3.2 In sede di esame della progettazione definitiva, il predetto Ministero provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al precedente punto 1.3.

3.3 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

3.4 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.5 Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrata alla Corte dei conti il 31 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registo n. 5 Economia e finanze, foglio n. 163

ALLEGATO

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PARTE 1
PRESCRIZIONI

Il progetto definitivo deve:

1. Proporre la revisione del tracciato e della relativa geometria della piattaforma, con particolare riferimento ai tratti lungo i quali si sono evidenziate le maggiori criticità ambientali, definiti dalle progressive prog. km da 1,500 al km 9,500, prog. km da 15,500 al km 16,500, prog. km da 18,000 al km 24,000, prog. km da 30,000, al km 36,000 nei limiti di rispetto delle «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade» per la strada di tipo B (decreto ministeriale 5 novembre 2001). In linea di massima l'adeguamento geometrico deve conseguire il fine di adagiare il nuovo sedime per quanto più possibile in posizione adiacente alla strada esistente e ridurre sostanzialmente l'incidenza sul territorio delle opere d'arte maggiori, cercando di evitare gallerie parietali. Detta revisione dovrà essere corredata del relativo SIA.

2. Sviluppare gli interventi di mitigazione, secondo le indicazioni presenti nello Studio d'impatto ambientale esaminato ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, in coerenza con gli ambiti di interesse naturalistico/paesaggistico, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici. Dovranno essere esplicitate le relazioni e i rapporti con eventuali indicazioni di tutela della pianificazione vigente.

3. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.

4. Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.

5. Perseguire l'obiettivo di assicurare soluzioni geometriche che minimizzino il consumo di suolo degli svincoli, ferma restando la necessità di garantire la riconnessione con la viabilità secondaria.

6. Sviluppare uno studio di dettaglio delle modalità realizzative dell'attraversamento del fiume San Leonardo, mirato alla minimizzazione degli impatti in fase di cantiere e di esercizio sui deflussi superficiali e sotterranei accertando che i franchi al disotto delle campate di riva siano di altezza adeguata.

7. Aggiornare la ricognizione dei siti di cava e discarica disponibili, dettagliando l'effettiva disponibilità dei materiali nei siti di cava proposti.

8. Dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo; per lo smaltimento di quelli in esubero, definire il piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo; individuare le modalità di conservazione della coltre vegetale nel caso se ne preveda il riutilizzo.

9. Dettagliare qualitativamente e quantitativamente i materiali derivanti dalla demolizione dei tratti di strada esistente eventualmente dismessi ed indicarne le modalità di smaltimento, e di rinaturalizzazione dei siti.

10. Relativamente alla fase di cantiere:

prevedere il ripristino integrale delle aree utilizzate come aree di cantiere in accordo con gli Enti locali;

approfondire l'analisi degli impatti, specificatamente per le componenti acustiche e vibrazionali;

definire la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica, privilegiando aree prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale;

predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:

- percorsi impegnati;

- tipo di mezzi e caratterizzazione delle emissione in atmosfera;

- volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito; percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;

- percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate con particolare riferimento all'abitato di Francofonte per il quale si richiede una variante alternativa e/o il dettaglio degli interventi di mitigazione;

- messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili;

prevedere in dettaglio gli interventi di riorganizzazione fondiaria, di ricomposizione della maglia viaria minore e poderale.

11. Approfondire con appositi studi di dettaglio la compatibilità idraulica degli interventi per le opere di attraversamento dei corsi d'acqua, escludendo i siti di cantiere ricadenti in aree golenali.

12. Prevedere, relativamente alle interferenze derivanti dalla realizzazione di consolidamenti spondali, in corrispondenza degli attraversamenti, la realizzazione di interventi di rinaturalizzazione da attuare attraverso il ripristino ambientale dei luoghi e il raccordo con la vegetazione esistente.

13. Per la salvaguardia dei pozzi e degli acquiferi destinati al consumo umano, e relative zone di rispetto ai sensi del decreto legislativo n. 152/1999:

aggiornare il censimento dei pozzi pubblici e privati esistenti, specificandone la destinazione d'uso;

verificare eventuali interferenze del tracciato con le zone di salvaguardia dei pozzi;

in aggiunta alle già previste vasche di prima pioggia, ove necessario prevedere accorgimenti progettuali riguardanti l'impermeabilizzazione delle pavimentazioni stradali e il sistema di raccolta e allontanamento delle acque di piattaforma in modo da assicurare il convogliamento delle acque di dilavamento fuori dalle aree di salvaguardia dei pozzi.

14. Dettagliare, per le acque di piattaforma, il dimensionamento e la localizzazione delle opere di raccolta e canalizzazione, dei manufatti di separazione e trattamento e del sistema di trincee e pozzi disperdenti per il recapito finale, nonché le modalità di gestione dei sistemi di trattamento stessi, anche in relazione al verificarsi di condizioni accidentali di svernamento di inquinanti.

15. Approfondire attraverso indagini geognostiche e idrogeologiche, prove di laboratorio e/o prove in situ estese alle zone più problematiche del tracciato, lo stato di conoscenza delle caratteristiche meccaniche e idrogeologiche dei terreni, con particolare attenzione:

alle zone in condizioni di dissesto idrogeologico;

ai tratti in galleria artificiale, onde dettagliare le soluzioni tecniche adottate.

16. Verificare, mediante studi e indagini di dettaglio, che la realizzazione di gallerie artificiali e di scavi in trincea non interferisca con il regime delle falde acquifere (modifiche della circolazione idrica sotterranea), prevedendo eventualmente opportuni accorgimenti che garantiscano nel tempo la continuità della falda.

17. Prevedere per la fase di realizzazione dei ponti e/o laddove siano interessate falde acquifere, che:

le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle, dei diaframmi per le gallerie artificiali, non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;

l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.

18. Approfondire lo studio della componente faunistica, così da poter assicurare la corretta progettazione di corridoi protetti di attraversamento della fauna in numero, forma e dimensioni adeguati.

19. Contenere la definizione dell'effettiva consistenza e tipologia ante-operam del patrimonio avifaunistico presente nelle aree protette; il programma di monitoraggio dello stesso previsto durante la fase di cantiere e gli interventi di mitigazione e compensazione implementabili.

20. Approfondire, con particolare riguardo alle tratte indicate da revisionare, l'analisi previsionale del rumore in fase di esercizio e *ante-operam*, verificando, previo censimento dei ricettori soprattutto quelli sensibili, i livelli di rumore nelle condizioni di traffico più critiche; specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde.

21. Approfondire, con particolare riguardo alle tratte indicate da revisionare, l'analisi delle vibrazioni generate dal traffico stradale atteso sulla futura opera, mediante esame e valutazione puntuale in corrispondenza dei punti di criticità. Tale analisi andrà condotta prendendo come riferimento la generazione e propagazione delle vibrazioni in relazione alla conformazione geologica del sottosuolo, alle caratteristiche degli edifici, alla velocità di transito ed al tipo di pavimentazione utilizzato nella realizzazione dell'opera, prevedendo gli interventi di mitigazione delle vibrazioni così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614.

22. Fornire, con particolare riguardo alle tratte indicate da revisionare, un numero adeguato di fotosimulazioni con le simulazioni *ante* e *post operam* riferite alle opere d'arte principali ed ai punti di vista più significativi.

23. Effettuare, laddove il tracciato interferirà, direttamente o indirettamente, con le aree di interesse archeologico, campagne di indagine preventive finalizzate a limitare l'entità delle interferenze.

24. Contenere, alfine delle verifiche di cui all'ari. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190 del 20 agosto 2002, le tavole dettagliate nelle quali vengano indicate ed evidenziate le opere, le particolarità progettuali, le misure mitigatrici e compensative con le quali sono state ottemperate le prescrizioni espresse nel parere CIPE, accompagnate da una relazione descrittiva specifica.

25. Contenere il Progetto di monitoraggio ambientale, il cui costo deve essere inserito nel Quadro economico, redatto secondo le Linee Guida della Commissione speciale VIA; l'ambito da monitorare sarà esteso non solo all'area interessata direttamente dal progetto, ma anche alle aree adiacenti interessate dai corridoi ecologici e dalle aste fluviali.

26. Redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento.

27. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

28. Presentare alla Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Ragusa, Servizio per i beni architettonici, paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici - IV unità operativa - Patrimonio paesistico un progetto riguardante la tratta tra progressive 1100 (sez. 23) e 1500 (sez. 31) per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 2-*quater* del decreto legislativo 26 aprile 2005, n. 63.

29. Ove strutturalmente possibile e compatibilmente con le caratteristiche planoaltimetriche e ambientali del tracciato dovrà essere privilegiato l'impiego di viadotti con campate della luce massima prevista in progetto.

30. Dovrà indicare la trasformazione delle aree residue inutilizzate attraverso la loro rinaturalizzazione; nei tratti scoscesi con la piantumazione di essenze tipiche come fico d'india, etc., o il loro riutilizzo come piazzole di sosta e/o belvedere.

31. Dovrà essere indicato il programma di inerbimento dei versanti e delle nuove scarpate con essenze tipiche locali.

32. Limitare l'impiego dei muri di sostegno o di controscarpa dove strettamente necessari e ove possibile realizzare scarpate naturali con gabbionate ricoperte di terreno e rinverdite, terre armate o opere di ingegnerie naturalistica.

33. Si dovrà effettuare l'adeguamento a quattro corsie sul lato opposto all'area archeologica, delimitata dal sedime dell'attuale SS 514.

34. Configurare la nuova arteria come una vera e propria «infrastruttura verde», con l'annessione ove possibile di spazi demaniali e con il recupero delle aree libere e residuali presenti lungo il tracciato e/o comunque di pertinenza dell'infrastruttura e la loro interconnessione attraverso elementi puntuali, areali e fasce alberate. Queste aree, fatte salve le distanze minimé libere prescritte per la sicurezza, dovranno essere trattate come zone a riforestazione continua in cui dovrà essere impiantata la vegetazione appartenente a quella potenziale, e quindi originaria, riscontrabile nei relitti di boscaglia ancora esistente e che vengono in parte intercettati dalla nuova infrastruttura. Le essenze da impiantare, quindi, dovranno appartenere alla fascia dell'Oleo-Ceration e del Quercion Ilicis compresa naturalmente tutta la varietà di arbusti, siepi e cespugli della macchia mediterranea, e a seconda delle condizioni pedologiche e microclimatiche delle varie zone e secondo regole morfologiche di tipo naturalistico e non geometrico.

35. Preferire per i tratti in trincea una soluzione che preveda l'inserimento tra i massi di sacche di terreno vegetale che ospitino idonea alberatura di alto fusto di tipo storicizzato o comunque ormai meta-

bolizzato all'interno del paesaggio in modo da ricercare gli effetti di un paesaggio che controbilanci con saldo ambientale positivo l'intervento antropico.

36. Recuperare gli esemplari arborei di pregio presenti sul tracciato (ulivi, mandorli etc.) tramite appositi macchinari escavatori e sollevatori e reimpiantarli previa apposita progettazione del paesaggio, negli appositi spazi di cui al punto 34.

37. Salvaguardare nelle aree agrumetate ricadenti all'interno degli spazi di pertinenza dell'infrastruttura la qualità paesistica esistente garantendo la sopravvivenza dell'impianto con la previsione di necessari sistemi di irrigazione e manutenzione; in alternativa dovrà prevedersi l'impianto di nuova vegetazione tra un sesto e l'altro in modo da sostituire gradualmente l'agrumeto con la copertura arborea originaria dei luoghi.

38. Dovranno essere utilizzate tecniche di ingegneria naturalistica. Dovrà essere redatto per i punti 34), 35),36), 37) apposito schema progettuale da sottoporre alle valutazioni preventive di questa Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Siracusa - Servizio per i beni architettonici, paesistici, naturali, naturalistici, urbanistici.

39. Prestare particolare cura agli attraversamenti dei corsi d'acqua le strutture di attraversamento dovranno limitare, per quanto possibile, l'occupazione degli alvei.

40. Che le eventuali opere in c.a., ove possibile, vengano rivestite con pietra locale a contorno irregolare e giunto depresso.

41. Tutte le attività di escavazione del sottosuolo interessanti i comuni di Vizzini e Licodia Eubea dovranno eseguirsi sotto l'alta sorveglianza dell'Area soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Catania - Servizio beni archeologici che potrà disporre ogni tipo di iniziativa per la salvaguardia e la tutela di beni archeologici che eventualmente venissero alla luce.

42. Rimodulare lo svincolo di contrada Coffa come da proposta della provincia regionale di Ragusa, già depositato presso il soggetto aggiudicatore.

43. Realizzare due bretelle in uscita (dalla nuova arteria di progetto) da entrambe le direzioni Catania e Ragusa verso lo scalo di Vizzini e la limitrofa zona ASI così come evidenziato nell'allegato tecnico prodotto dal comune di Vizzini, già depositato presso il soggetto aggiudicatore.

44. Realizzare un nuovo svincolo (tra lo svincolo n. 5 di Licodia Eubea e il n. 6 di Grammichele) ubicato tra le intersezioni della S.P. 38 III e S.P. 75 con l'arteria di progetto, approssimativamente alla progressiva km. 27+500, così come meglio evidenziato nell'allegato tecnico prodotto dalla provincia regionale di Catania ed acquisito dal comune di Licodia Eubea, già depositato presso il soggetto aggiudicatore.

PARTE 2ª
RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda:

a) che il realizzatore dell'infrastruttura acquisisca, per le attività di cantiere, anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la certificazione ambientale di cui alla norma ISO 14001 o la registrazione ai sensi del regolamento CE 761/2001;

b) nell'estensione del progetto definitivo si persegua la massima coerenza con le richieste degli Enti amministrativi locali e di quelli di gestione delle aree protette interessate dal tracciato;

c) in fase di progettazione definitiva ed esecutiva siano approfonditi gli aspetti estetici dei manufatti (riducendo ove possibile le dimensioni, studiando le sagome, i colori, i materiali, etc.) e vengano adeguatamente studiate le modalità del loro inserimento nel paesaggio, privilegiando opere di finitura simili a quelle tradizionali;

d) per il migliore inserimento paesaggistico delle opere d'arte si deve realizzare una progettazione definitiva integrata paesaggistico-architettonica delle infrastrutture (rilevati, trincee, ponti, etc.) tale da poter permettere il miglior inserimento dell'opera nel paesaggio e mitigarne di conseguenza l'effetto di cesura territoriale, perseguendo anzi un obiettivo di massima deframmentazione delle unità di paesaggio il tutto da documentare con opportune e numeramente adeguate foto simulazioni.

06A07444

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) - Approvazione progetto definitivo «Terzo valico dei Giovi» - Linea AV/AC Milano-Genova. (Deliberazione n. 80/06).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 11, abroga il comma 2 dell'art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e autorizza la prosecuzione delle concessioni rilasciate alla TAV S.p.a. dall'ente Ferrovie dello Stato il 7 agosto 1991 e il 16 marzo 1992, ivi comprese le successive modificazioni ed integrazioni, ed i sottostanti rapporti di general contracting instaurati dalla TAV S.p.a. pertinenti le opere di cui all'art. 2, lettera *h)*, della legge 17 maggio 1985, n. 210, e successive modificazioni e che, all'art. 13, reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001, e successive modificazioni ed integrazioni;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto l'art. 75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Vista la legge 23 dicembre 2005, n. 266, e visti, in particolare:

- l'art. 1, commi 79-83, che stabiliscono la fusione per incorporazione di Infrastrutture S.p.a. in Cassa Depositi e Prestiti S.p.a. e disciplinano le funzioni conseguenti a tale fusione;

- l'art. 1, comma 84, che concede a Ferrovie dello Stato S.p.a. o a società del gruppo contributi quindicennali per la prosecuzione degli interventi relativi al «Sistema alta velocità/alta capacità», nonché ulteriori contributi per il finanziamento delle attività preliminari e delle attività e lavori da avviare in via anticipata per le linee AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona;

Visto il decreto emanato il 24 novembre 2004 dal Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che estende alle linee «Milano-Genova: 3° Valico dei Giovi» e «Milano-Verona», compresi gli adeguamenti del nodo di Verona, le modalità di intervento già previste nel decreto 23 dicembre 2003, n. 117248, relativo alla «linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli», e integra il contratto di finanziamento tra lnfrastrutture S.p.A., RFI S.p.a. e TAV S.p.a., determinando l'importo complessivo finanziabile in 36.000 Meuro;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002, supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito del «Corridoio plurimodale tirrenico-Nord Europa» alla voce «Sistemi ferroviari», l'asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione);

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003) con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione dei lavori inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2003, n 78 (*Gazzetta Ufficiale* n. 16/2004), con la quale è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare del «Terzo Valico dei Giovi» - linea alta velocità/ alta capacità Milano Genova» ed è stato definito in 4.719 Meuro il costo dell'opera;

Vista la delibera 18 marzo 2005, n. 1 (*Gazzetta Ufficiale* n. 150/2005), con la quale questo Comitato ha approvato, tra l'altro, il dossier di valutazione economico-finanziaria della linea «Milano-Genova: 3° Valico dei Giovi»;

Vista la delibera 3 agosto 2005, n. 118 (*Gazzetta Ufficiale* n. 8/2006), con la quale questo Comitato ha approvato l'adeguamento monetario del costo del progetto preliminare della linea «Milano-Genova: 3° Valico dei Giovi» per l'importo aggiuntivo di 148 Meuro — adeguamento che ha portato il costo complessivo dell'opera a 4.867 Meuro, comunque ricompreso nel limite indicato dal decreto interministeriale del 24 novembre 2004 prima richiamato — ed ha invitato il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a formulare le definitive proposte sull'incremento del costo delle prescrizioni in occasione della sottoposizione del progetto definitivo;

Vista la nota 12 settembre 2005, n. AD/A0011/P/ 2005/0001023, con la quale RFI S.p.a. ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e a questo Comitato il dossier di valutazione economico-finanziaria della linea AV/AC «Milano-Genova» redatto in aggiornamento di quello approvato con la citata delibera n. 1/2005;

Vista la nota 19 dicembre 2005, n. STM/TF/GC cp 632, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria relativa al progetto definitivo della linea AV/AC «Milano-Genova: 3° Valico dei Giovi», chiedendo l'approvazione ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002 e quantificando in 112 Meuro il costo aggiuntivo delle prescrizioni sì che il valore complessivo dell'opera viene indicato in 4.979 meuro;

Vista la nota 2 febbraio 2006, STM/TF/GC.cp n. 81, del citato Ministero, concernente l'Approvazione progetto definitivo Terzo valico dei Giovi linea alta velocità/alta capacità Milano-Genova - supplemento di istruttoria sul maggior costo dell'accoglimento delle prescrizioni derivanti dal progetto definitivo»;

Vista la nota 8 febbraio 2006, n. 17847/2006/sp, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in cui è precisato che il valore aggiuntivo delle prescrizioni di cui alla delibera n. 78/2003 viene contenuto in 95 Meuro, al fine di non superare il limite indicato per l'intero sistema AV/AC nel citato decreto interministeriale del 24 novembre 2004, e che l'onere residuale di 17 Meuro resta a carico del soggetto aggiudicatore;

Preso atto che, con nota 28 marzo 2006 indirizzata ai titolari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze e della quale copia viene consegnata in seduta, FS S.p.a. ha riferito in ordine alla nuova offerta di garanzie avanzata dal Consorzio COCIV per la puntuale e corretta esecuzione dei lavori relativi al progetto della linea AV/AC «Terzo Valico dei Giovi»;

Considerato che il CUP assegnato al progetto è il seguente: F81H92000000008;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che — tra l'altro — dichiara di condividere i contenuti della nota di FS S.p.a. sopra citata;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Delibera:

1. *Approvazione progetto definitivo.*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, e successive modificazioni, nonché ai sensi del combinato disposto degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/ 2001, come modificato dal decreto legislativo n. 330/ 2004, è approvato — con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo del «Terzo Valico dei Giovi - linea alta velocità/alta capacità Milano-Genova» per il valore di 4.962 Meuro. L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e

parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere (prestazioni e attività) previste nel progetto approvato.

1.2 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nella parte 1ª dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

Le varianti derivanti dall'attuazione delle suddette prescrizioni sono approvate dall'autorità espropriante ai fini della pubblica utilità.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2ª del citato allegato 1. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al menzionato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.3 È altresì approvato il programma della risoluzione delle interferenze predisposto dal soggetto aggiudicatore, come sintetizzato nel cronoprogramma che costituisce l'allegato 2 alla relazione istruttoria.

2. *Aspetti finanziari.*

2.1 Gli aspetti finanziari sono disciplinati dalle disposizioni citate in premessa ed in particolare dall'art. 1, commi 79-84, della legge n. 266/2005.

2.2 Tenuto conto che il dossier di valutazione economico-finanziario è stato redatto, secondo le prescrizioni derivanti dalla delibera n. 78/2003, nel settembre 2005 e quindi antecedentemente all'entrata in vigore della legge n. 266/2005, RFI procederà a redigere un'ulteriore stesura del dossier medesimo che sia adeguata alla nuova normativa di cui a detta legge e che sia calibrato sul valore di cui al punto 1.1.

3. *Clausole finali.*

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo approvato con la presente delibera.

3.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni e raccomandazioni riportate nel menzionato allegato: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla segreteria di questo Comitato.

3.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4 Dovrà essere stipulato apposito protocollo tra il soggetto aggiudicatore e la prefettura competente UTG, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata.

INVITA

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a vigilare, attraverso la Direzione generale del trasporto ferroviario del Ministero stesso sul reale avanzamento operativo delle fasi realizzative dell'opera; ciò anche in merito alla nuova garanzia offerta dal Consorzio Cociv.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrata alla Corte dei conti il 26 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registo n. 5 Economia e finanze, foglio n. 143

ALLEGATO 1

PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO «TERZO VALICO DEI GIOVI» LINEA AV/AC MILANO-GENOVA.

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PARTE 1ª

PRESCRIZIONI

1- *Viabilità:*

a) Qualora si rendessero necessari in fase di realizzazione dell'opera eventuali interventi di ripristino del manto stradale e/o opere d'arte, deteriorate a causa del transito dei mezzi di cantiere, si dovrà provvedere al ripristino del manto stesso ovvero delle opere d'arte mediante interventi straordinari ai fini del mantenimento dei livelli di sicurezza dell'opera viaria.

b) Si dovrà prevedere un monitoraggio su tutta la viabilità interessata dai mezzi di cantiere al fine di garantire l'immediato intervento di manutenzione e ripristino del manto stradale.

c) Prima dell'inizio delle attività si dovranno elaborare «testimoniali di stato» sia sulle strade provinciali su cui saranno effettuati interventi di adeguamento sia sugli edifici limitrofi che potrebbero essere interessati da eventuali danni causati dalla realizzazione delle opere.

d) Si raccomanda che, in conformità a quanto previsto dal codice della strada, la segnaletica provvisoria di cantiere sia realizzata e mantenuta di tipo adesivo.

e) Qualora nella fase di adeguamento delle viabilità o in fase di realizzazione dell'opera ferroviaria si dovesse prevedere la deviazione del traffico su viabilità secondarie, si dovrà provvedere alla manutenzione del manto stradale e ad eventuali interventi di ripristino suddette viabilità.

f) Posto che il progetto definitivo, evidenziando le tempistiche, le sequenze temporali e le priorità delle varie attività, prevede che le opere di cantierizzazione, la viabilità e le finestre di accesso alla linea ferroviaria AV/AC vengano eseguite prima delle opere della linea ferroviaria stessa, il soggetto aggiudicatore provvederà alla tempestiva realizzazione degli interventi di adeguamento della viabilità, obiettivo da conseguire sul presupposto che tutte le amministrazioni e gli enti interessati dalla realizzazione delle attività prioritarie prestino la massima collaborazione per il mantenimento delle tempistiche previste. Il mancato completamento di tali interventi non dovrà in nessun caso pregiudicare l'avvio e l'esecuzione dei lavori di linea ferroviaria.

g) Premesso che in prossimità della confluenza tra il torrente Trasta ed il rio Ciliegia si riscontra un intervento non conforme alle norme del Piano di bacino del Polcevera, in quanto l'allargamento del ponte così come previsto non rispetta il franco di sicurezza, il progetto viene approvato, pur in deroga alle norme del Piano di bacino, a condizione che alla fine dei lavori venga ripristinato alla situazione *ante operam*.

h) Con riferimento all'intervento di nuova viabilità sul rio Ruscarolo a monte della confluenza con il rio Battestu, il soggetto aggiudicatore, in sede di progetto esecutivo, dovrà cercare soluzioni tecniche che privilegino soluzioni a cielo aperto a condizione che tali interventi siano tecnicamente fattibili e in linea con i costi previsti.

i) In ambito di progetto esecutivo si raccomanda un approfondimento circa le opere di raccolta e smaltimento delle acque, specialmente mediante una realizzazione o miglioria delle cunette poste a monte della carreggiata, sia nella zona ove sono previsti allargamenti, sia in quella ove le sezioni attuali sono ritenute già idonee, in linea con i tempi e i costi previsti.

2 - *Cantieri:*

a) Per quanto concerne l'area di cantiere denominata CSP2 (cantiere di servizio di Borgo Fornari) funzionale alla realizzazione delle opere della galleria di valico sottese dal cantiere operativo di Castagnola, si dovrà verificare in accordo con il comune di Ronco Scrivia l'eventuale disponibilità di altra area con caratteristiche adeguate.

b) In fase di progettazione esecutiva, fermo restando l'utilizzo della ex S.S. 211 per accedere alla cava Romanellotta, si dovranno approfondire gli aspetti relativi degli innesti delle piste di cantiere su detta ex S.S. 211.

c) Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo, il soggetto aggiudicatore dovrà esaminare la possibilità di ridurre al minimo l'intervento di tombinatura del Rio Pradella, prevedendo l'utilizzo ove possibile di tratti a cielo aperto.

d) Nell'ambito del progetto esecutivo, il soggetto aggiudicatore dovrà evitare ove possibile il ricorso a strutture di contenimento (muri in c.a.) eccessivamente rigide, impiegando tipologie d'opera con maggiore grado di flessibilità e con buon grado di reversibilità, come per esempio i muri di tipo cellulare.

e) Gli interventi relativi alla realizzazione del cantiere COP4 («Moriassi» e «C.na Radimero») dovranno essere ispirati ai principi di massima naturalizzazione. Dovrà essere permanentemente mantenuta in efficienza la rete di regimazione delle acque meteoriche di ruscellamento provenienti e/o interessate dalle aree di cantiere, tali acque dovranno essere condotte negli impluvi naturali mediante canaline e/o fossi di scolo.

f) Per quanto riguarda gli interventi di ripristino ambientale delle aree di cantiere e dei siti che risultassero degradati a seguito della realizzazione dell'opera in progetto devono essere utilizzate specie arboree, arbustive ed erbacee autoctone adatte alle condizioni stazionali; inoltre, al fine di garantire la riuscita di questi interventi e l'attecchimento delle specie vegetali, dovrà essere effettuata una manutenzione obbligatoria per almeno due anni dal termine dei lavori di realizzazione delle opere a verde.

g) Al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Per quanto riguarda le aree di cantiere, quelle di deposito temporaneo, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le piste di servizio realizzate per l'accesso alla zona di intervento, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, dovrà essere effettuato quanto prima il recupero e il ripristino morfologico e vegetativo dei siti.

h) In fase di cantiere, in alvei fluviali, dovranno essere messe in atto opportune misure finalizzate alla riduzione delle interferenze con il deflusso delle acque e contestualmente dovranno essere previste, di concerto con gli uffici competenti delle amministrazioni interessate, adeguate misure di protezione civile (procedure di gestione del cantiere in occasione di allerta meteo) per garantire la pubblica e privata incolumità, calibrate in maniera specifica sul particolare e delicato assetto dell'alveo nella fase di realizzazione delle opere.

i) In fase di ripristino delle aree di cantiere, laddove tecnicamente possibile e compatibilmente con l'utilizzo successivo dell'area, si dovrà provvedere all'eliminazione delle strutture realizzate per la predisposizione dei piazzali adibiti a cantiere, e alla riprofilatura del versante nel rispetto della morfologia *ante operam*.

j) Le operazioni di recupero e ripristino delle aree adibite a cantiere dovranno includere l'eliminazione delle eventuali tombinature dei corsi d'acqua previste dal progetto definitivo ed il ritorno a condizioni idrauliche, idrogeologiche e ambientali le più vicine alla situazione *ante operam*.

k) Qualora tecnicamente possibile, soprattutto per le opere temporanee di contenimento dei versanti e dei rilevati, si dovrà fare ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica tradizionali ovvero a più moderne forme di rinforzo delle terre (terre armate, terre rinforzate, ecc) capaci di garantire, oltre alla stabilità dell'opera, l'utilizzo delle terre di scavo, il miglioramento dell'inserimento paesaggistico ed il successivo ripristino delle morfologie originali.

l) Per tutte le opere che permarranno alla fine dei lavori del terzo valico, indipendentemente dal contesto, dovrà essere privilegiato il rivestimento delle stesse con pietra a vista.

m) Il soggetto aggiudicatore dovrà adottare, come già previsto nel progetto definitivo, tutte le misure precauzionali scelte per la riduzione dell'impatto delle attività di cantiere poste all'interno dei corsi d'acqua e in loro prossimità (cantieri mobili).

n) In fase di ripristino delle aree cantiere dovrà essere previsto lo smantellamento e la bonifica dei sistemi di tubazioni interrate (scarichi fognari).

3 - *Cave e siti di riqualifica ambientale:*

a) Per quanto concerne l'approvvigionamento degli inerti e interventi di riqualifica in Liguria si dovrà sottoscrivere una convenzione tra amministrazioni/cavatori/soggetto aggiudicatore/realizzatore dell'opera; l'amministrazione competente dovrà prevedere il rilascio delle autorizzazioni in tempo utile ai fini del rispetto del cronoprogramma da redigere in fase di progettazione esecutiva.

b) In riferimento al sito di prelievo inerti in loc. Romanellotta (comune di Pozzolo Formigaro) si evidenzia che tale sito ricade nel vincolo ex legge 1497/1939 «Zona circostante l'autostrada Milano-Genova lungo il fiume Scrivia» - decreto ministeriale 8 giugno 973, nel comune di Pozzolo Formigaro (Alessandria); si richiede pertanto espressamente che a fine intervento il sito conservi dal punto di vista ambientale la sua piena vocazione agraria/naturale; in particolare la fase di riporto di materiali dovrà conservare i profili attuali di campagna e l'assetto preesistente anche in termine di riconferma degli elementi costituenti il disegno agrario dell'area (fossi, alberate, formazioni arbustive, reticolo viario, etc.).

c) L'utilizzo del sito di riserva Cascina Marinona in comune di Sale, sarà consentito solo nel caso in cui il materiale della cava C.na Romanellotta non sia conforme a quanto richiesto dal capitolato in ordine all'accettabilità.

d) La cava in loc. Rivellino in comune di Piovera non dovrà essere utilizzata.

e) Per quanto concerne i progetti esecutivi di apertura delle cave e di riqualifica ambientale dei siti individuati nel progetto definitivo, il soggetto aggiudicatore dovrà rispettare la legislazione regionale relativa, la cui procedura dovrà concludersi in tempi compatibili con le esigenze del III valico. In particolare, per la regione Piemonte andranno rispettate le leggi regionali n 69/1978 e n 30/1999;

f) Per quanto concerne la ex-cava Cementir di Voltaggio, in fase di progettazione esecutiva il soggetto aggiudicatore dovrà verificare che gli interventi di cui al progetto definitivo non alterino le attuali condizioni di stabilità dell'area interessata dall'abbancamento. La progettazione esecutiva dovrà altresì considerare la necessità che i tratti spondali del torrente Lemme conservino un maggiore grado di naturalità e coerenza con la morfologia esistente: l'impostazione dell'intera opera di riporto materiale e di recupero ambientale dovrà fare stretto riferimento alla morfologia originaria del sito per trarne impostazioni e profili ad essa coerenti; in particolare sia tenuta in stretta considerazione l'esigenza della riconferma o del recupero nella naturalità del contesto fluviale. La scelta delle essenze arbustive ed arboree da impiegarsi nel recupero ambientale e nella costituzione delle formazioni boscate dovrà fare stretto riferimento alle essenze locali.

g) Eventuali variazioni delle attuali previsioni del Piano cave e depositi approvato dovranno essere comunicate tempestivamente alla regione competente, per l'avvio dell'occorrente iter autorizzativo, anche se riguardano una sola regione.

h) Per quanto concerne la gestione delle terre e rocce da scavo, in fase esecutiva le operazioni di campionamento ed analitiche dovranno essere condotte su volumi omogenei non superiori a 1000 m^3, fermo restando che il numero e la frequenza dei campionamenti dovranno essere in linea con quanto riportato al punto 2.2.1 dell'elaborato «A 301 00 D CV RG OC000X 004 B - Gestione terre e rocce da scavo in applicazione della legge n. 443/2001». Tutti i mezzi adibiti al trasporto delle terre e rocce e scavo da utilizzare ai sensi della legge n. 443/2001, devono essere identificabili per consentire la tracciabilità dei materiali trasportati.

i) Il soggetto aggiudicatore dovrà fornire a ciascuna Regione interessata un report sintetico relativo all'attività di estrazione e alle attività di abbancamento, con cadenza trimestrale.

j) Si da atto che il Progetto definitivo comprende anche il progetto relativo alla coltivazione della cava Castellaro e agli interventi di riqualificazione ambientale per l'autorizzazione necessaria affinché le attività ivi previste vengano realizzate, in variazione rispetto al progetto di coltivazione attualmente autorizzato. All'esito della procedura di cui al decreto legislativo n. 190/2002, l'approvazione, da parte del CIPE, del Progetto definitivo determinerà l'approvazione del progetto di coltivazione e riqualificazione ambientale della cava predetta. Resta l'impegno della regione a rilasciare all'impresa cavatrice i titoli abilitativi in conformità al progetto approvato dal CIPE, con la massima urgenza consentita tenuto conto della necessità del rispetto dei tempi di realizzazione dell'opera ferroviaria.

k) Tenendo conto delle previsioni del Progetto definitivo e di quanto rappresentato dalla regione Liguria, il soggetto aggiudicatore, la regione Liguria, la provincia di Genova, i comuni interessati, l'autorità portuale e quanti altri specificamente competenti dovranno stipulare una apposita convenzione, senza oneri aggiuntivi per il soggetto aggiudicatore rispetto a quelli già stimati nel Progetto definitivo, che include unicamente oneri di trasporto fino al porto di Genova, per disciplinare l'utilizzo ai sensi della legge n. 443/2001 del materiale proveniente dagli scavi del terzo valico, mediante abbancamento del materiale stesso, nell'ambito dei progetti relativi agli adeguamenti del porto di Genova, in modo coordinato con lo svolgimento delle attività di scavo. Qualora sia oggettivamente impossibile utilizzare parte del materiale di scavo nell'ambito degli interventi portuali, le Parti dovranno attivarsi per trovare soluzioni alternative di utilizzo, nell'ambito delle normative vigenti, che siano equivalenti economicamente e programmaticamente a quanto previsto nel Progetto definitivo.

4 - *Corsi d'acqua:*

a) Per gli interventi che comportino l'occupazione anche in proiezione di aree demaniali dovrà essere individuato il concessionario del manufatto il quale chiederà il rilascio della concessione idraulica o concessione greto.

b) Si ritiene che il progetto possa essere approvato, per opere temporanee, pur in deroga alle norme del Piano di bacino, a condizione che alla fine dei lavori venga ripristinato alla situazione *ante operam*.

c) Prima dell'inizio dei lavori in alveo dovrà essere redatto un cronoprogramma e trasmesso alla provincia competente. Gli ostacoli in alveo dovranno essere dimensionati in modo tale da non determinare pregiudizio al deflusso delle acque in caso di piene. Il soggetto aggiudicatore dovrà dare comunicazione delle tempistiche e delle modalità relative ai lavori in alveo.

d) In relazione all'adeguamento della s.p. 6 a monte della confluenza tra il torrente Verde e il torrente San Martino non si dovrà realizzare la prevista «spalletta idraulica» a protezione della strada progettata.

e) In fase di progettazione esecutiva si dovranno modellare in regime di moto permanente, coerentemente con quanto previsto dalla norma vigente, almeno i corsi d'acqua identificati dal reticolo idrografico significativo di Piano della regione Liguria.

f) Per quanto concerne la sistemazione spondale del torrente Carbonasca, in corrispondenza della frana lungo la s.p. 163, si ritiene necessario prescrivere la sostituzione delle previste gabbionate con scogliere in massi ciclopici impostati su idoneo piano di fondazione al fine di garantire interventi di manutenzione per l'asportazione di eventuali detriti.

5 - *Acque:*

a) Gli acquedotti alternativi, previsti dal progetto definitivo, dovranno essere realizzati in tempo utile prima che lo scavo delle gallerie raggiunga gli acquiferi interferiti.

b) Qualora, in corso di scavo, si verificasse, per cause direttamente riconducibili alla realizzazione dell'Opera dovranno essere predisposti:

1) un rifornimento idrico di emergenza, di durata limitata alla contestuale realizzazione di una alternativa stabile, compatibile con gli usi cui la risorsa era destinata;

2) il ripristino delle condizioni d'uso, di cui al monitoraggio *ante operam*, da concordarsi con gli enti preposti e con i legittimi fruitori della risorsa.

c) Qualora nel corso dei lavori la qualità delle acque drenate risultasse compatibile con le acque di uso idropotabile si dovrà prevedere un controllo quali-quantitativo delle venute d'acqua incontrate durante la realizzazione delle gallerie e delle finestre che comprenda anche il controllo delle portate, della temperatura e della eventuale presenza di radon, qualora tecnicamente possibile. I dati di quantità e qualità delle acque drenate dalle gallerie devono essere (l'input per la gestione degli impianti di trattamento.

d) Qualora nel corso dei lavori la qualità delle acque risultasse compatibile con l'utilizzo di tipo idropotabile, il soggetto aggiudicatore ne dovrà dare comunicazione agli enti competenti i quali valuteranno le possibilità di allacciamento alle reti acquedottistiche.

e) Per quanto riguarda i significativi aggottamenti dell'acqua di falda durante le fasi di lavoro per la realizzazione della galleria artificiale con il metodo «Cut and Cover», e in relazione agli eventuali effetti di abbattimento locale dei livelli di falda a seguito di tali operazioni, si ritiene che, laddove tecnicamente possibile, siano individuate le opportune soluzioni tecniche al fine di restituire le acque all'utilizzo irriguo, previa decantazione, le acque di aggottamento, a vantaggio dei legittimi fruitori della risorsa eventualmente depauperata. L'immissione nel reticolo idrografico delle acque di aggottamento, laddove non perseguibile altra soluzione, dovrà in ogni caso prevedere la preliminare decantazione delle stesse ed una preventiva verifica della capacità idraulica dei corpi idrici a recepirne le relative portate.

f) In relazione alla stretta contiguità dello Shunt in galleria artificiale con la discarica SRT di Novi Ligure per un tratto di circa 200 metri, ed in considerazione della prevista attività di demolizione e ripristino del sistema di drenaggio superficiale a servizio della discarica, a tutela della falda idrica superficiale dovrà essere predisposta, in relazione all'estensione del fronte di scavo e alla direzione di deflusso della falda, una adeguata serie di indagini piezometriche qualitative onde individuare tempestivamente imprevisti processi di contaminazione della stessa e poter predisporre eventuali contromisure.

g) Le acque disturbate dalle attività di cantiere e quindi con sostanziali problemi di solidi in sospensione, possibile presenza di idrocarburi, variazione del parametro pH, impongono infine l'adozione di sistemi di rilevamento in continuo, in corrispondenza degli scarichi degli impianti di trattamento in corsi d'acqua sensibili (rio Traversa, torrente Lemme).

h) Tutte le lavorazioni in prossimità delle falde idriche sotterranee di maggiore interesse, devono avvenire secondo metodi tali da evitare la dispersione in acque sotterranee del cemento e di altri additivi.

6 - *Integrazioni progettuali.*

Si prescrive di elaborare lo studio di fattibilità dell'interconnessione della nuova linea terzo valico dei Giovi con la linea storica Torino-Genova in accordo con la richiesta formulata dalla regione Piemonte a seguito delle richieste della provincia di Alessandria, del comune di Novi e del comune di Pozzolo Formigaro. Detto studio dovrà altresì considerare l'eventuale interramento della linea storica Novi- Tortona nel comune di Pozzolo.

In fase di progettazione esecutiva:

Viabilità:

a) Il soggetto aggiudicatore dovrà approfondire, in merito alla intersezione viaria s.p. 4-s.p. 6 in località Ferriera Nuova, la problematica di tale intersezione con particolare riferimento al tema della sicurezza.

b) il soggetto aggiudicatore dovrà approfondire gli aspetti riguardanti lo smaltimento delle acque di piattaforma stradale con particolare riguardo agli aspetti relativi alla transitabilità delle cunette al fine di migliorare la sicurezza del traffico.

c) Il soggetto aggiudicatore, in fase di esecuzione degli interventi da esso progettati, si coordinerà con l'amministrazione provinciale di Alessandria. A tal riguardo, il progetto denominato NV27 — deviazione provvisoria s.s. 35-*bis* e s.s. 211 — ha come scopo esclusivo quello di consentire tramite diverse fasi di deviazione delle viabilità che concorrono all'intersezione, la realizzazione della sottostante galleria artificiale denominata «Shunt». A lavori ultimati della galleria, si ripristinerà lo stato d'intersezione *ante-operam*.

d) Il soggetto aggiudicatore, in ambito di Progetto esecutivo, esaminerà e, se fattibile, concorderà con l'amministrazione comunale di Sezzadio una soluzione di viabilità alternativa per contenere il disagio conseguente al traffico degli automezzi pesanti utilizzati per la realizzazione delle riqualifiche ambientali previste in territorio comunale nell'ambito dei lavori AV/AC del terzo valico dei Giovi.

e) Il soggetto aggiudicatore dovrà studiare un percorso viario alternativo per l'accesso ai siti di riqualifica in comune di Alessandria (cascina Bolla e cascina Guarracca) che non preveda il transito di mezzi pesanti dalla ex s.s. 10 e Strada Stortigliona ma che interessi la s.p. 180 dal Casello autostradale di Novi Ligure o in alternativa una programmazione che consenta il trasporto dello smarino su dette strade pur in concomitanza con l'esecuzione degli interventi programmati dall'Amministrazione stessa.

f) In sede di Progetto esecutivo, per la realizzazione degli interventi sulla galleria Crenna, il soggetto aggiudicatore d'intesa con le amministrazioni competenti dovrà valutare la possibilità di utilizzo di un percorso alternativo interessando la strada comunale di Prato, via Moriassi e la nuova viabilità denominata NV29 al fine di evitare l'impiego del senso alternato sulla strada Salita Crenna.

g) Si prescrive lo studio di fattibilità del richiesto casello autostradale dedicato alle necessità di cantiere in corrispondenza della bretella autostradale A26-A7, come richiesto dalla provincia di Alessandria e dai comuni di Tortona e Pozzolo.

Idraulica e idrogeologia:

h) In riferimento all'emungimento della falda finalizzato alla realizzazione delle opere in pianura (Shunt e G. artificiale di Pozzolo) nell'ambito del monitoraggio *ante operam* si dovranno individuare le utenze (pozzi) che potranno essere interessati nella fase di costruzione.

i) Gli elaborati di progetto esecutivo dovranno contenere i limiti demaniali al fine di disporre di un elaborato che consenta alla provincia l'immediata individuazione delle aree di demanio fluviale.

j) Per quanto concerne le sistemazioni idrauliche si dovrà cercare soluzioni tecniche che privilegino soluzioni a cielo aperto a condizione che tali interventi siano tecnicamente fattibili e in linea con i costi previsti.

k) Rivedere l'analisi idrologica del torrente Lemme sulla base di dati pluviometrici recenti al fine di una migliore rappresentazione e dimensionamento delle opere. In particolare, in relazione al progetto di rifacimento del ponte della Maddalena e il prolungamento del tombino sul rio Fascio dovranno essere recepite le osservazioni della regione Piemonte - Direzione opere pubbliche.

l) Per le opere temporanee o definitive relative al CBP1 CSP3 e RAP1:

Qualora si realizzassero strutture temporanee nell'ambito dell'alveo del torrente Lemme, dovranno essere poste a quota di sicurezza superiore ai livelli previsti dalla piena, calcolata secondo normativa, e non interferire con il deflusso della piena stessa, utilizzando eventualmente dispositivi remoti allo scopo di diramare eventuali stati di attenzione;

Per le opere di sistemazione spondale, previste nel piano di recupero del RAP 1, le stesse dovranno essere eseguite al limite della proprietà demaniale;

Non si dovranno prevedere costruzioni definitive e temporanee se non finalizzate alla protezione spondale entro i limiti di 10 m dal limite di sponda, con l'eccezione delle recinzioni che dovranno essere amovibili e poste ad almeno 4 m dal ciglio di sponda;

Non si dovranno prevedere opere di difesa spondale relative al CBP1.

dovrà essere rivista la verifica idraulica alla luce dei nuovi valori idrologici, nonché le conseguenti capacità d'esondazione del corso d'acqua, valutando il rischio per l'area d'insediamento del CSP3.

m) Approfondire lo studio idraulico del torrente Traversa in corrispondenza della installazione di cantiere denominata CSP 1 sia in relazione alla fase di cantiere, sia in fase definitiva. Particolare attenzione dovrà essere posta nella verifica per consentire le ispezioni ed eventuali manutenzioni dell'opera di tombinatura provvisoria.

n) Approfondire le verifiche idrauliche relative al rio Gazzo (comuni di Serravalle e Novi) per le tratte interferenti con la Linea, binario tecnico e Shunt Torino, e con le installazioni di cantiere COP 6. In particolare dovrà essere verificata la compatibilità idraulica degli scarichi di acque piovane della piattaforma ferroviaria nel ricettore.

o) Qualora i risultati del Monitoraggio ambientale evidenziassero l'isterilimento delle sorgenti di Borlasca che, sulla base dello studio idrogeologico del Progetto definitivo risultano a basso rischio di isterilimento, si dovrà procedere alla progettazione di alimentazioni alternative dell'attuale acquedotto gestito dalla ACOS.

p) Il soggetto aggiudicatore dovrà effettuare ulteriori indagini in fase di progettazione esecutiva sia nell'ambito della finestra che del settore di linea fra le progressive 9500 e 11000, per approfondire le caratteristiche del sistema carsico.

q) Premesso che il progetto definitivo già prevede nei cantieri operativi, posti all'imbocco delle gallerie, l'installazione di impianti di trattamento delle acque (sia quelle torbide provenienti dal fronte di lavoro, sia di quelle provenienti dai piazzali), ottenute le autorizzazioni per effetto dell'approvazione del Progetto definitivo, nella fase realizzativa il soggetto aggiudicatore dovrà dare comunicazione dei relativi scarichi nei relativi corpi idrici interessati e garantire il controllo dei parametri prima dell'immissione nel reticolo idrico superficiale.

Ambiente:

q) Si dovrà approfondire l'indagine finalizzata alla individuazione delle cause del superamento dei limiti di cromo, nichel e manganese nei siti individuati in provincia di Alessandria. Lo studio dovrà indicare se tale superamento sia imputabile a condizioni naturali (valori di fondo naturale) o ad altre cause e in tal caso attivare i procedimenti di bonifica.

r) In sede di Progetto esecutivo dovrà essere prodotta una documentazione su base cartografica in scala almeno 1:10000 con indicazione delle fasce ad isovalori dell'induzione magnetica al suolo nell'intorno della linea dell'elettrodotto, con particolare riferimento ai valori di soglia (limiti) di attenzione epidemiologica.

s) Al fine di prevenire qualsiasi potenziale impatto dovuto all'eventuale ritrovamento di amianto si prescrive il rispetto delle misure e dei monitoraggi indicati:

definire meglio le procedure in caso di riscontri oggettivi;

intensificare i controlli nel tratto di galleria compreso tra SR13 e SR15.

Nell'ambito del P.E. si dovrà predisporre un progetto di monitoraggio della qualità dell'aria da attivarsi qualora i controlli effettuati evidenziassero un innalzamento del rischio relativo alla concentrazione di fibre asbestiformi areodisperse.

Tale progetto di monitoraggio dovrà anche interessare le aree limitrofe a quelle di cantiere interessate dalla presenza di ricettori sensibili. Le misurazioni dovranno essere effettuate presso opportune stazioni testimone da localizzarsi in numero adeguato, nelle aree maggiormente soggette all'eventuale esposizione.

t) Per la tratta di scavo con fresa dovranno essere previste modalità impiantistiche che consentano l'attività di prospezione geologica, al fine di verificare l'insorgere di problemi ed intervenire tempestivamente con le misure di sicurezza previste per garantire la salute dei lavoratori. Dovranno essere altresì implementate nella catena di produzione della TBM tecnologie per l'abbattimento delle polveri prodotte dallo scavo della fresa (bagnature, aspirazioni, cariche elettrostatiche ecc.).

u) In fase di progettazione esecutiva il soggetto aggiudicatore dovrà tenere adeguatamente conto delle indicazioni di integrazione progettuale richieste dalla regione Liguria redigendo gli elaborati che di seguito si riportano:

1. le previste sezioni significative, cioè da una serie di profili appositamente selezionati fra le situazioni più gravose sotto il profilo dell'impatto acustico, che evidenzino la posizione relativa fra linea ferroviaria, barriera acustica e ricettori sensibili in corrispondenza;

2. valutazioni di carattere acustico in merito all'applicabilità del modello per il contesto morfologico ligure;

3. indicazioni relative alla copertura degli oneri derivanti dagli interventi di mitigazione dell'impatto acustico;

4. valutazione del clima acustico attuale in tutti i contesti in cui la stima del livello d'immissione non può prescindere dalla conoscenza del clima acustico attuale medesimo;

5. i valori d'attenuazione e assorbimento di progetto e non solo i valori medi per le tipologie di barriere utilizzate;

6. in tutti i casi in cui lo studio acustico abbia evidenziato situazioni di non conformità con la zonizzazione nonostante la messa in opera di barriere fonoassorbenti, piano di gestione delle attività di cantiere specifico per le attività notturne e diurne e relativo approfondimento di carattere acustico che dimostri che sono stati messi in opera tutti gli accorgimenti per la riduzione del rumore alla fonte;

7. programmazione, ai fini della successiva realizzazione, di approfondite indagini idrogeologiche per definire con certezza il grado di relazione esistente tra le acque sotterranee in sponda sinistra del torrente Verde e il sistema carsico di Isoverde;

8. approfondimento geomorfologico, idrogeologico e naturalistico per tutte le aree carsiche interessate dalle opere e della messa in atto di misure per ovviare all'alterazione delle grotte e degli ecosistemi presenti in esse.

9. studio geologico e geotecnico in merito alle eventuali interferenze tra le gallerie che interessano la sponda destra del torrente Polcevera;

10. carta degli habitat in scala minima 1:5.000 di tutte le aree di intervento all'interno e limitrofe ai SIC, sulla base di adeguati rilievi fitosociologici e con il coordinamento dei competenti uffici regionali;

11. l'elaborazione di uno studio sul sistema dell'accessibilità, prima e durante l'apertura dei cantieri contenente i rilievi del flusso di traffico, un'analisi dell'accessibilità esistente, rilievo del traffico e dell'inquinamento acustico ed atmosferico, stima della domanda di mobilità generata dall'opera, definizione di scenari alternativi, simulazione impatto acustico per i diversi scenari al fine di poter valutare la reale necessità degli interventi sulla viabilità contenuti nelle opere collegate;

12. appositi elaborati progettuali che definiscano nel dettaglio le soluzioni alternative ai sopra/sotto servizi e alle utenze interferite ed i relativi costi;

13. indicazioni relative alle volumetrie di materiale mobilitato dalle operazioni di preparazione delle aree di cantiere e alla loro caratterizzazione e gestione;

14. piano di verifica della qualità dei suoli in corrispondenza delle aree potenzialmente contaminate dalle attività di cantiere (ad esempio depositi d'olio e stazioni di rifornimento carburante);

15. approfondimento conoscitivo che determini il fondo naturale per i principali composti inorganici del decreto ministeriale 471 le cui concentrazioni sono state riscontrate al di sopra dei limiti di legge per alcune rocce e sedimenti del territorio regionale (in particolare per Cr e As);

16. idonea documentazione tecnica che dimostri la fattibilità dell'intervento di realizzazione delle opere di preparazione del CBL4 e dello scatolare in corrispondenza del rio Trasta;

17. programmazione della campagna geognostica integrativa che dettagli il numero e l'ubicazione delle prospezioni e delle prove che verranno eseguite.

7 - *Ambiente*.

7.a Generale.

Il soggetto aggiudicatore dovrà eseguire, nel Progetto esecutivo, quanto da lui dichiarato nel Progetto definitivo, con particolare riguardo:

alle ulteriori indagini sul modello idrogeologico di riferimento riguardante il settore di Boriasca e monte Zuccaro (formazione del Molare) attraverso:

sondaggi con prove idrogeologiche in foro;

campagna di indagine geochimica ed isotopica sulle acque sorgentizie;

rilievi geologici a scala 1:5.000;

misure di portata nei corsi d'acqua, all'interno della formazione del Molare (rio Barca, rio Boriasca, ecc.);

alla progettazione di ulteriori acquedotti sostitutivi nel caso che il pericolo di isterilimento delle sorgenti captate per usi civili, con particolare riguardo all'acquedotto gestito dalla soc. Acos S.p.a. di Novi Ligure, sia maggiore di quello individuato nel Progetto definitivo;

all'approfondimento del quadro idrogeologico dell'unità monte Gazzo-Isoverde, soprattutto nell'attraversamento dei calcari di Gallaneto tra il km 10+030 e il km 10+260, mettendo in atto tutti gli accorgimenti necessari per l'eventuale recupero della risorsa idrica.

Si prescrive che, al fine di rispondere alle eventuali esigenze di implementazione dei servizi sociali scolastico/formative ed educative a favore delle famiglie dei lavoratori impiegati per la realizzazione dell'opera, il soggetto aggiudicatore dovrà farsi carico di un contributo nel limite massimo fissato in 5 milioni di euro, da rapportarsi agli effettivi maggiori oneri che deriveranno alle amministrazioni competenti.

Il progetto esecutivo dovrà tenere conto delle seguenti prescrizioni:

1 - approfondimento delle indagini geologiche ed idrogeologiche lungo l'intera tratta al fine di migliorare la definizione dell'assetto litostratigrafico, tettonico, idrostrutturale e idrodinamico del sottosuolo interessato dall'opera, e caratterizzazione anche in termini quantitativi della risorsa idrica sotterranea con particolare riguardo alla sorgente di Isoverde;

2 - non limitare le valutazioni degli impatti ai soli aspetti probabilistici riferiti ai singoli punti d'acqua ma, sulla scorta dei risultati di cui al punto precedente, impostare un modello previsionale in grado di quantificare gli effetti dell'opera stessa sulla risorsa idrica nel breve e nel lungo periodo (scenario d'evento *post-operam*), definendo per ogni impatto previsto il carattere di reversibilità;

3 - provvedere ad una più completa definizione progettuale sia del sistema di monitoraggio delle falde sotterranee e delle acque superficiali, che di tutte le opere di compensazione legate al rischio di depauperamento della risorsa idrica sotterranea, attraverso il riutilizzo delle acque drenate dalle gallerie, al fine di provvedere, oltre alla continuità di approvvigionamento dell'utenza pubblica, anche, per quanto possibile, il mantenimento delle portate di deflusso del reticolo idrografico superficiale;

4 - predisporre, in caso di eventuali significative perdite di portata lungo l'alveo legate all'azione drenante di gallerie, le opportune misure di intervento anche dirette in alveo, quali, ad esempio, rivestimenti o limitate deviazioni del corso;

5 - indirizzare le scelte riguardanti le misure di mitigazione-compensazione, tenendo conto delle risultanze di cui ai punti precedenti, al fine di garantire tanto l'utenza pubblica quanto il patrimonio ambientale;

6 - formulare sulla base dei risultati delle ulteriori indagini e degli scenari d'evento un bilancio di massima dei volumi d'acquifero suscettibili di isterilimento;

7 - garantire che in ogni punto siano ottenuti valori massimi di induzione magnetica e di campo elettrico pari od inferiori ai limiti di qualità previsti dalle norme applicabili;

8 - assicurare che al fine delle attività di cantiere l'area di deposito temporaneo ex DDP1 (prescrizione n. 2.7e) sarà oggetto di ripristino/recupero ambientale;

9 - l'inserimento paesaggistico delle opere di mitigazione dell'impatto acustico, andrà curato ad un livello qualitativo pari o superiore a quello previsto dalle norme UNI 11109 e 11160;

10 - inserire talee di salice nei massi della scogliera per la sistemazione dei corsi d'acqua al fine di garantire la continuità delle fascia di vegetazione ripariale;

11 - effettuare gli adeguamenti della s.p. 160 ai confini del SIC «Capanne di Marcarolo» con idonee opere di mitigazione ed inserimento paesaggistico;

12 - prevedere gli interventi di sostituzione di piante o il rifacimento di settori di impianto nei capitolati speciali del progetto esecutivi e verificati in fase di attuazione. L'approvvigionamento del materiale vegetale dovrà avvenire presso vivai specializzati ed idonei a fornire le quantità necessarie e con le caratteristiche prescritte;

13 - prevedere il piano di manutenzione degli impianti arboreo-arbustivi fino al completo attecchimento, a cui farà seguito la consegna ad una amministrazione locale competente.

7.b Monitoraggio ambientale.

a) Deve essere prevista la costituzione di un osservatorio ambientale coordinato dal Ministero dell'ambiente con la partecipazione dalle regioni e della province interessate, secondo i termini e le modalità di quanto già sperimentato su altre linee AC/AV, che dovrà valutare sotto il profilo ambientale la realizzazione dell'opera e sovrintendere all'esecuzione del previsto monitoraggio ambientale.

b) il MA deve essere inteso come flessibile ed adattabile a seguire nel tempo sia l'evoluzione nella realizzazione dell'opera che il mutare delle condizioni ambientali. Il piano di monitoraggio in corso d'opera dovrà poter essere rivisto alla luce degli esiti dei monitoraggio in fase *ante operam* e dovrà essere inteso come strumento il più possibile flessibile in accordo con le indicazioni dell'osservatorio ambientale.

c) Le procedure di gestione delle terre di scavo, di cui all'elaborato A301 00 D CV RG OC000X OO4 B di progetto definitivo, delle acque di drenaggio e delle acque del fronte di scavo previste per le gallerie di linea e per le finestre dovranno essere adottate identicamente per le gallerie di viabilità.

d) Qualora si verificassero superamenti dei valori limite normativi per la qualità dell'aria imputabili alle attività di cantiere, cave, depositi e/o al traffico indotto da queste, andranno attuati nel breve periodo provvedimenti per rientrare nei limiti fissati.

7.c Rumore e vibrazioni.

Al fine di rispettare il cronoprogramma si raccomanda alle amministrazioni competenti, previa attuazione di tutti i possibili interventi di mitigazione e a seguito domanda motivata, di rilasciare le necessarie deroghe.

7.d Siti potenzialmente inquinati.

Nel caso che durante la realizzazione dell'opera sia rinvenuto un sito inquinato si dovrà provvedere a darne tempestiva comunicazione agli Enti territoriali come previsto da normativa vigente.

8 - *Beni archeologici ed architettonici.*

In fase di progettazione esecutiva il soggetto aggiudicatore d'intesa con la soprintendenza dovrà approfondire il progetto di riqualificazione ambientale dell'area di Libarna della linea AV/AC come indicata in progetto definitivo.

Relativamente agli interventi richiesti per il sito di Libarna sulla linea storica si prescrive, a seguito dell'avvio dei lavori del terzo valico, di progettare ed quindi di provvedere alle seguenti attività:

costruzione di un sottopasso pedonale alla linea ferroviaria Milano-Genova all'interno dell'area archeologica attualmente tagliata in due settori distinti dal passaggio delle linee ferroviarie storiche;

acquisizione della casa cantoniera FS (non più in esercizio) ubicata all'interno dell'area archeologica per l'allestimento di una struttura museale/didattica;

progetto e realizzazione di barriere antirumore sulle linee storiche.

È escluso ogni intervento e progetto di riallocazione delle linee storiche.

9 - *Interferenze.*

In applicazione degli articoli 5 e 5-*bis* del decreto legislativo n. 190/2002, e successive modificazioni ed integrazioni, il soggetto aggiudicatore e l'ente titolare interferito, ciascuno per quanto di rispettiva competenza, opereranno per la risoluzione delle interferenze, in ogni caso senza portare pregiudizio al programma di realizzazione del terzo valico.

È auspicabile che gli interventi siano progettati ed eseguiti direttamente dall'Ente, curando le servitù e il rilascio di concessioni, sulla base del progetto definitivo e di apposita convenzione, fatto, comunque, salvo quanto previsto dall'art. 5, comma 5 del decreto legislativo n. 190/2002.

Qualora l'Ente non riesca o ravvisi gravi difficoltà nell'esecuzione degli spostamenti e/o adeguamenti, o non sia in grado di rispettare le tempistiche sottese all'adeguamento delle relative viabilità, il soggetto aggiudicatore avrà la facoltà di procedere direttamente, o tramite terzi, alla predetta esecuzione.

In ogni caso quanto sopra non dovrà portare pregiudizio al programma di realizzazione del terzo valico.

10 - *Ulteriori prescrizioni di dettaglio.*

Il soggetto aggiudicatore dovrà inoltre studiare gli ulteriori interventi la cui esecuzione è stata chiesta dalle amministrazioni in sede di Conferenza di servizi come dettagliati nell'annesso A al presente allegato. La realizzazione di tali interventi rimane subordinata al rilascio delle occorrenti autorizzazioni in tempi compatibili con il programma approvato del terzo valico. Qualora per la realizzazione di detti interventi occorrano aree ulteriori rispetto a quelle già identificate nel progetto definitivo le stesse dovranno essere messe a disposizione dall'amministrazione richiedente.

Parte 2ª

RACCOMANDAZIONI

a) In considerazione dell'obiettivo di eseguire le opere di cantierizzazione, la viabilità e le finestre di accesso alla linea ferroviaria AV/AC prima delle opere della linea ferroviaria stessa, si raccomanda che il soggetto aggiudicatore, con la piena e sollecita collaborazione di tutte le amministrazioni e gli enti interessati dalla realizzazione delle attività prioritarie, si adoperi per conseguire tale obiettivo.

b) Preso atto che la provincia di Alessandria ha già appaltato i lavori di messa in sicurezza della intersezione tra la ex s.s. 35-*bis* e la ex s.s. 211, il cui progetto previsto dal Piano regionale investimenti - Stralcio 2001, per detta intersezione il soggetto aggiudicatore dovrà coordinarsi con la provincia di Alessandria al fine di compatibilizzare le soluzioni.

c) Si raccomanda, in fase di progettazione esecutiva delle rotatorie stradali, una specifica analisi della capacità delle nuove viabilità e dei relativi incroci, di porre particolare attenzione allo smaltimento delle acque e a provvedere che i terrapieni posti all'interno delle rotatorie siano di altezza sufficiente ad impedire la visuale oltre il terrapieno stesso, con lo scopo di indurre il conducente a ridurre la velocità in ingresso.

d) Vanno considerati tra i siti di deposito prioritari anche l'ex cava in loc. c.na Clara e Buona e in loc. c.na Bolla in comune di Alessandria e le aree connesse in sinistra idrografica del torrente Bormida nei pressi del viadotto sulla A26.

e) Per quanto attiene il materiale estratto, risultante additivato di agenti schiumogeni, si raccomanda di utilizzare un metodo di abbancamento che permetta la biodegradabilità delle schiume attraverso un processo aerobico senza necessità di separare gli additivi.

f) Si raccomanda di evitare, per quanto possibile, l'utilizzo di siti di cava dimessi con falda freatica affiorante, per il ritombamento o il deposito di materiale di scavo di natura anche parzialmente organica o comunque non inerte.

g) Vista l'importanza dell'area di cantiere CBL4, per il regolare svolgimento dell'attività del terzo valico, si invita il comune di Genova a suggerire, se possibile, altra area alternativa. Parimenti si raccomanda al soggetto aggiudicatore di riesaminare l'impostazione cantieristica al fine di sostituire, se possibile, l'utilizzo di questa area.

h) Relativamente agli interventi di adeguamento della viabilità esistente che comportino realizzazione di opere a sbalzo sul corso d'acqua o rifacimento di difese spondali anche se dimensionate secondo le norme del Piano di bacino, si raccomanda in sede di progetto esecutivo di prendere in esame eventuali approfondimenti progettuali, finalizzati ad evitare condizioni di rischio idraulico sulla sponda opposta, a condizione che gli stessi rientrino nei tempi e nei costi previsti.

i) Per quanto riguarda il rumore, al fine di rispettare il cronoprogramma si raccomanda alle amministrazioni competenti, previa attuazione di tutti i possibili interventi di mitigazione e a seguito di domanda motivata da parte del soggetto aggiudicatore, di rilasciare le necessarie deroghe.

j) Per quanto concerne il piano del traffico si raccomanda al soggetto aggiudicatore di provvedere ad ogni ottimizzazione possibile concordando con le amministrazioni anche eventuali limitazioni dei transiti ad orari prefissati, nel rispetto dei costi e dei tempi di esecuzione dell'opera.

k) Si raccomanda l'attuazione di una fase concertativa con gli Enti locali, anche attraverso i centri per l'impiego competenti per territorio, finalizzata a favorire l'impiego di manodopera di imprese locali nel rispetto della normativa vigente al fine di sostenere l'occupazione nelle aree interessate dall'opera.

l) Si raccomanda di considerare l'ottimizzazione proposta dal comune di Arquata S. in merito al prolungamento della galleria di valico in località Moriassi prevedendo una galleria artificiale di massimo m 100 di lunghezza al fine di minimizzare l'impatto ambientale sui fabbricati limitrofi.

ANNESSO *A*

1. VIABILITÀ.

1.a) *Strada di accesso il cantiere al km 1+180 - località Trasta in comune di Genova.*

Si prescrive che in fase di elaborazione di progetto esecutivo le opere di sostegno si avvalgano, per quanto possibile, delle tecniche dell'ingegneria naturalistica.

Si raccomanda di regolamentare il transito dei mezzi pesanti in fasce orarie identificate d'intesa con le competenti autorità, nel rispetto del programma lavori.

1.b) *Nodo di Pontedecimo.*

Si prescrive di prevedere il rivestimento con pietra dei muri a vista per ottenere il migliore inserimento paesaggistico e ambientale.

1.c) *S.P. n. 4.*

Preso atto che per l'adeguamento stradale della s.p. n 4 si sono dovute salvaguardare le preesistenze urbanistiche e i vincoli idraulici e che per mantenere omogenea la piattaforma stradale, si sono dovute prevedere banchine di larghezza variabile, si prescrive pertanto di prevedere, ove possibile, la realizzazione di marciapiedi e/o percorsi pedonali ancorché non si debba garantirne la continuità.

Si raccomanda di prendere in considerazione la realizzazione di parcheggi sulle aree residuali dei fabbricati demoliti nonché sulle aree che verranno eventualmente messe a disposizione dall'amministrazione comunale.

Il soggetto aggiudicatore in fase di progettazione esecutiva dovrà prevedere il rifacimento dell'illuminazione pubblica per tutto il tratto di intervento relativo alla s.p. n 4.

Si prescrive di prevedere il rivestimento dei muri con pietra a vista al fine di ottenere il migliore inserimento paesaggistico e ambientale.

1.d) *S.P. n. 6.*

Accogliendo l'istanza del comune di Campomorone si prescrive di utilizzare quale strada di accesso al campo base di Maglietto CBL5 l'attuale s.p. n. 50 S. Stefano/Caffarella, previ idonei allargamenti viari nel tratto tra s.p. n 6 e il campo base stesso.

1.e) *S.P. n. 7.*

In località Osteria del Parroco si raccomanda di valutare la possibilità di adottare i più idonei provvedimenti di sicurezza mantenendo sezioni e tracciato previsti in progetto definitivo.

Si prescrive che in fase di progetto esecutivo sia rivisto l'impianto di illuminazione pubblica prevedendo idonei punti di illuminazione in prossimità delle abitazioni e degli incroci.

1.f) *S.P. n . 163 della Castagnola.*

Si prescrive di prevedere il rivestimento dei muri con pietra a vista per ottenere il migliore inserimento paesaggistico e ambientale; si ritiene adeguata la piattaforma stradale prevista in progetto definitivo in quanto l'effettivo impegno della viabilità stessa, non più interessata dal traffico dei mezzi pesanti, non richiede interventi che impatterebbero in maniera significativa su un'area di grande interesse naturalistico.

Si raccomanda di approfondire il progetto dell'innesto della viabilità di cantiere con la s.p. 163 in modo da minimizzare l'impatto con le adiacenti proprietà private.

1.g) *S.P. n. 160 di Val Lemme.*

Si raccomanda nel tratto compreso fra l'innesto con la s.p. n 163 ed il cantiere operativo di Val Lemme di valutare l'adeguamento della sede stradale mantenendo l'equilibrio geomorfologico del versante in destra orografica nonché il rispetto dei vincoli idraulici. In alternativa si raccomanda di definire progettualmente una soluzione di regolamentazione del traffico.

Si raccomanda, nel tratto compreso tra il bivio per Voltaggio e l'intersezione con la s.p. 163, la realizzazione di marciapiedi:

1) da prog. km 0+300 (in prossimità del sovrappasso che collega il cimitero) a progr. km 0+500 (dopo il ponte in prossimità dell'area di parcheggio a margine del torrente), con l'esclusione del ponte stesso. Il marciapiede in una prima parte potrà essere ricavato attraverso l'ampliamento del rilevato stradale mentre nella seconda parte, cioè quella verso il cimitero, dove la sede stradale è in trincea, con un coronamento del muro di sostegno fino a raccordarsi con il sovrappasso esistente.

2) nel secondo tratto, dall'intersezione della s.p. n. 163 con la s.p. n 160 fino alle abitazioni per una lunghezza complessiva di circa 350 metri, posto alternativamente sul ciglio destro e sinistro secondo la disponibilità degli spazi, ricorrendo il meno possibile alla demolizione di muri e recinzioni.

Resta inteso che la disponibilità delle maggiori aree che si rendessero necessarie per la realizzazione dei marciapiedi dovranno essere rese disponibili a cura dell'amministrazione competente.

Nel tratto che interessa l'abitato di Carrosio si prescrive l'intervento di messa in sicurezza delle spalle del sottopasso al Km 4+200 nell'ambito dell'intervento per la realizzazione del muro di sottoscarpa M18 adiacente.

Sempre nel tratto che interessa l'abitato di Carrosio, in sede di progetto esecutivo, si raccomanda che vengano approfondite, nel rispetto dei tempi e dei costi dell'opera, le problematiche relative a:

1. nel tratto da progr. 2+750 a 2+915: inserimento di un cordolo in destra tale da convogliare l'acqua piovana in adeguato manufatto idraulico onde evitare esondazione nei sottostanti terreni coltivati;

2. nel tratto da progr. 3+450 a 3+850: inserimento di adeguato marciapiede;

3. nel tratto da progr. 3+446 a 4+289: trattamento superficiale del muro di controripa antistante l'area «Bar Nuovo»;

4. in progressiva 2+680: riposizionamento di un palo di energia elettrica - trasformatore;

5. Nel tratto da progr. 4+324 a 4+370: inserimento di barriere antirumore di tipo definitivo anziché provvisorio.

La disponibilità delle maggiori aree che si rendessero necessarie per la realizzazione degli interventi in oggetto dovrà essere a cura dell'amministrazione competente.

1.h) *S.P. n. 161 della Crenna.*

Si raccomanda di valutare la realizzazione di una pista ciclabile a lato della carreggiata dalla rotonda posta in prossimità del cimitero di Gavi sino al ponte sul Torrente Neirone.

La disponibilità delle maggiori aree che si rendessero necessarie per la realizzazione dell'intervento in oggetto dovrà essere a cura dell'amministrazione competente.

1.i) *Viabilità minore in comune di Pozzolo F.*

Si raccomanda di valutare, nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo, la possibilità di utilizzare le esistenti viabilità minori, al fine di limitare l'impatto ambientale delle viabilità di cantiere, a condizione che siano rispettati i tempi e i costi dell'opera.

1.l) *Viabilità in comune di Tortona.*

Si raccomanda di valutare, nell'ambito dello sviluppo del progetto esecutivo l'utilizzo, quale viabilità alternativa di cantiere, delle strade comunali del Bosco e Savonesa. Eventuali adeguamenti non dovranno dare origine a incremento di costi e la disponibilità delle aree che si rendessero necessarie per tali adeguamenti non dovranno essere a carico del soggetto aggiudicatore.

1.m) *Viabilità in comune di Tortona.*

Si raccomanda che per le viabilità di accesso ai siti di riqualificazione siano opportunamente valutate, in sede di redazione di progetto esecutivo, le osservazioni e le indicazioni prevenute dagli enti territoriali

2. CANTIERI.

2.a) *CBL5.*

Si prescrive, in accoglimento dell'istanza del comune di Campomorone, di modificare la disposizione del campo base CBL5, evitando interventi spondali sul torrente Verde, al fine di permettere la realizzazione di un campo sportivo di dimensioni pari a m 90,00 × 45,00.

2.b) *CBP2.*

In merito all'approvvigionamento idrico del campo base di Pian dei Grilli si raccomanda di valutare la possibilità di potenziare l'acquedotto comunale di Fraconalto nel rispetto dei costi e dei tempi previsti dal progetto definitivo.

2.c) *COP4.*

Si raccomanda di adeguare la viabilità di cantiere relativa alla cascina Radimero in modo da migliorarne le condizioni di transitabilità per i pedoni.

Per quanto riguarda la sistemazione finale del cantiere Radimero dovranno essere attentamente progettate ed eseguite le rinaturalizzazioni nel rispetto della situazione ambientale e paesaggistica preesistente, fermo restando il mantenimento della necessaria viabilità di accesso al pozzo di aerazione.

2.d) *CA3.*

Si raccomanda di valutare la possibilità di ricollocare il cantiere CA3 in adiacenza all'area di cantiere COP10.

3. CAVE E SITI DI RIQUALIFICA AMBIENTALE.

3.a) *Cava a/c Romanellotta.*

Si raccomanda che in fase di realizzazione dell'opera sia posta particolare attenzione agli interventi di mitigazione relativi alle emissioni di polveri e rumori, conseguenti l'esercizio dell'impianto di processo degli inerti. Tale impianto dovrà prevedere il massimo riutilizzo delle acque di lavaggio al fine di minimizzare l'impatto sulla falda.

3.b) *Ripristini ambientali in località cascina Montemerla in comune di Tortona.*

Si raccomanda di considerare tra i siti di riqualifica ambientale quello in località cascina Montemerla.

4. CORSI D'ACQUA.

Si raccomanda di approfondire in sede di progetto esecutivo la sistemazione idraulica relativa al ponte sul torrente Neirone, verificando l'imposta delle fondazioni e l'altezza delle opere spondali.

Inoltre si raccomanda che per tutta la durata del cantiere sia garantito un presidio durante le situazioni di criticità meteorologica.

5. ACQUE.

5.a) Il soggetto aggiudicatore, in ambito di progetto esecutivo, d'intesa con il comune di Ceranesi, dovrà integrare il censimento delle sorgenti, inserendo eventuali nuovi punti nel Piano di monitoraggio ambientale, al fine di adottare i provvedimenti di salvaguardia che si rendessero necessari.

5.b) Gli acquedotti alternativi di Livellato, Sottovalle e Costa di Fegino già previsti dal progetto definitivo, d'intesa con gli enti gestori, dovranno essere realizzati prima che lo scavo delle gallerie raggiunga gli acquiferi interferiti.

5.c) Il soggetto aggiudicatore in ambito del Progetto esecutivo, dovrà inserire nel Piano di monitoraggio ambientale le sorgenti di Cave di Pietra in comune di Fraconalto, al fine di adottare gli eventuali provvedimenti di salvaguardia che si rendessero necessari.

5.7) Pur in considerazione dei vincoli derivanti dall'esercizio ferroviario, si raccomanda di valutare la possibilità di captare l'acqua in zone intermedie della galleria di valico al fine di consentirne l'utilizzo.

6. INTEGRAZIONI PROGETTUALI.

6.a) Si raccomanda che lo sviluppo del progetto esecutivo tenga in debito conto l'inserimento ambientale degli imbocchi delle gallerie e delle finestre.

6.b) Il complesso dei muri di sostegno in prossimità dell'imbocco della finestra di Castagnola dovrà essere attentamente studiato per conseguire il miglior inserimento ambientale e paesaggistico prevedendo rivestimenti in pietra ed adeguate quinte arboree.

6.c) Si raccomanda di valutare la possibilità di realizzare un serbatoio idrico di adeguata capacità in relazione all'incremento del fabbisogno connesso alla cantierizzazione in comune di Voltaggio, considerandone il corretto inserimento paesaggistico.

6.d) In sede di progetto esecutivo il soggetto aggiudicatore, d'intesa con l'amministrazione del comune di Voltaggio, dovrà valutare, per la strada di accesso al pozzo di aerazione della finestra di Val Lemme, la possibilità di sfruttare tracciati già esistenti (strada vicinale dei Livelli).

Quanto sopra fatto salvo il rispetto dei tempi di realizzazione dell'opera.

6.e) Dovrà essere realizzata una protezione idraulica per le possibili interferenze del rio Traversa con il sito di deposito temporaneo previsto a monte della finestra, costituita da canalette di raccolta delle acque meteoriche di dilavamento dei piazzali di manovra e di stoccaggio che confluiscano, prima dell'immissione nel rio, in un'adeguata vasca di sedimentazione.

7. AMBIENTE.

7.a) Per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, dovranno essere utilizzate specie appartenenti alle serie autoctone, provvedendo eventualmente alla raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica prevedendo altresì la produzione di materiale vivaistico che assicuri l'idoneità all'uso.

7.b) Si raccomanda che i criteri che verranno adottati per la scelta delle specie vegetali siano mirati alla sutura del territorio con il tessuto vegetazionale esistente, bassa insorgenza di fitopatie, crescita del soprassuolo vegetale di intenso effetto decorativo, minimizzazione degli interventi manutentivi.

7.c) In fase di progettazione esecutiva si raccomanda che sia predisposto un piano di dettaglio delle modalità di realizzazione del deposito RMP1, in località Libarna, in modo tale che le attività di abbancamento e quelle di recupero. garantiscano sempre un utile corridoio per il passaggio della fauna.

8. INTERFERENZE.

Fermo restando quanto già prescritto al punto 9 - Interferenze - dell'allegato 14, si precisa che gli eventuali incrementi di tempi e costi dovuti a potenziamenti, miglioramenti ed ammodernamenti di servizi interferiti, che non siano espressamente richiesti dal soggetto aggiudicatore, dovranno essere a cura e spese dell'ente interferito.

9. RACCOMANDAZIONI.

Si raccomanda la stipula di un accordo tra il soggetto aggiudicatore e le amministrazioni interessate per regolamentare il trasferimento delle attività scolastiche svolte nella scuola Sanguinetti, nel rispetto delle esigenze scolastiche e dei tempi di realizzazione dell'opera, fermo restando il limite di spesa già prefissato con la delibera CIPE 78/03 di 1 milione di Euro.

TRATTA AC/AV MILANO - GENOVA
TERZO VALICO DEI GIOVI
PROGRAMMA DI RISOLUZIONE INTERFERENZE
Interferenze
Durata
Unità di Tempo
AV/AC MILANO - GENOVA 65 mes
Acos 53 mes
Interferenza PAAP 121 - ACOS a pk 28+250 ca 91 gg
Interferenza PAAP 122 - ACOS a pk 28+390 ca 90 gg
Interferenza PAAP 039 - ACOS a pk 37+400 ca - 1a Fase Alloggiamento su deviazione provvisoria strada 90 gg
Interferenza PAAP 039 - ACOS a pk 37+400 ca - 2a Fase: Alloggiamento su Cavalcavia 40 gg
Interferenza PGTU 129 - ACOS a pk 37+400 ca - 1a fase: Spostamento in banchina deviazione Provvisoria 120 gg
Interferenza PGTU 129 - ACOS a pk 37+400 ca - 2a fase: Alloggiamento in IV13 70 gg
Interferenza PAAP 128 - ACOS a pk 37+400 ca - 1a Fase: Alloggiamento su Deviazione Provvisoria 90 gg
Interferenza PAAP 128 - ACOS a pk 37+400 ca - 2a Fase: Alloggiamento su Cavalcavia IV 13 70 gg
Interferenza PGTU 132 - ACOS a pk 39+470 ca 364 gg
Interferenza PAAP 130 - ACOS a pk 39+470 ca 136 gg
Interferenza PAAP 047 - ACOS a pk 2+910 ca 286 gg
Interferenza PAAP 054 - ACOS a pk 4+175 ca 90 gg
Interferenza PAAP 133 - ACOS a pk 2+940 286 gg
Interferenza PAAP 061 - ACOS a pk 3+660 ca 90 gg
Interferenza PAAP 113 - ACOS a pk 40+810 ca 90 gg
Interferenza PAAP 114 - ACOS a pk 41+940 ca 90 gg
Interferenza PAAP 115 - ACOS a pk 42+475 ca 120 gg
Interferenza PAAP 116 - ACOS a pk 43+900 91 gg
Amias 4 mes
Interferenza PRMI 065 - AMIAS a pk 5+420 ca 120 gg
ASTM 12 mes
Interferenza PAAP 070 - ASTM a pk 45+550 ca 91 gg
Interferenza PAAP 074 - ASTM a pk 49+275 ca 90 gg
Interferenza PGTU 075 - ASTM a pk 49+275 ca 365 gg
Comune Tortona 12 mes
Interferenza PRMI 076 - COM.TORTONA a pk 49+315 ca 91 gg
Interferenza PRMI 086 - COM.TORTONA a pk 53+850 ca 366 gg
Enel Distri. Piemonte 53 mes
Interferenza PEBT 013 - ENEL DISTRIBUZIONE a pk 28+340 ca 91 gg
Interferenza PEMT 023 - ENEL DISTRIBUZIONE a pk 29+350 ca 90 gg
Interferenza PEMT 123 - ENEL DISTRIBUZIONE a pk 29+350 90 gg
Interferenza PEMT 087 - ENEL DISTRIBUZIONE a pk 29+250 ca 91 gg
Interferenza PEMT 088 - ENEL DISTRIBUZIONE a pk KM 37+060 ca - FASE 1 Interrata 91 gg
Interferenza PEMT 088 - ENEL DISTRIBUZIONE a pk KM 37+050 ca - FASE 2 Aerea 90 gg
Interferenza PEBT 089 - ENEL DISTRIBUZIONE a pk 37+400 ca - 1a Fase Alloggiamento su deviazione provvisoria strada 90 gg
Interferenza PEBT 089 - ENEL DISTRIBUZIONE a pk 37+400 ca - 2a Fase: Alloggiamento su Cavalcavia 40 gg

TRATTA AC/AV MILANO - GENOVA
TERZO VALICO DEI GIOVI
PROGRAMMA DI RISOLUZIONE INTERFERENZE
Snam
Tamoil
Telecom
Terna Spa

06A07445

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) interporto di Battipaglia. (Deliberazione n. 82/06).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 4 agosto 1990, n. 240, concernente «Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità», e successive modifiche ed integrazioni;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato, da ultimo, dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito degli Hub interportuali, gli interporti di Nola-Battipaglia-Marcianise, con un costo complessivo di 361,520 Meuro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 5 dicembre 2003, n. 112 (*Gazzetta Ufficiale* n. 96/2004), con la quale questo Comitato ha approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare del «1° stralcio funzionale dell'interporto di Battipaglia», individuando quale soggetto aggiudicatore la società «Salerno interporto S.p.a.»;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario, stabilendo che di norma le richieste di finanziamento a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma vengano corredate dallo schema sintetico, ma prevedendo la redazione della versione analitica per le opere per le quali questo Comitato stesso richieda supplementi di istruttoria;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004) con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 27 maggio 2005, n. 67 (*Gazzetta Ufficiale* n. 272/2005), con la quale questo Comitato ha approvato con le prescrizioni e le raccomandazioni

proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo del «1° stralcio funzionale dell'interporto di Battipaglia»;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Visto il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che riporta in apposito allegato l'elenco delle opere strategiche potenzialmente attivabili nel periodo considerato, tra le quali è incluso l'interporto di Battipaglia;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale, in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 19 dicembre 2005, n. 632, integrata con nota 8 marzo 2006, n. 181, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria sul progetto preliminare dell'intervento «Interporto di Battipaglia: lotto di completamento», proponendo l'approvazione, con prescrizioni, del progetto stesso;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra il Governo e la regione Campania, sottoscritta il 18 dicembre 2001, nell'ambito del «sistema interportuale» regionale ed è ricondotta alle opere interessanti il territorio campano che rivestono carattere di preminente interesse nazionale;

Considerato che il CUP assegnato al progetto è il seguente: E71D03000000001;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che l'opera, come già evidenziato nelle citate delibere n. 112/2003 e n. 67/2005, è finalizzata alla riorganizzazione della rete infrastrutturale della zona al servizio del sistema di trasporto merci ed interessa una superficie di circa 40 ettari nell'area di sviluppo industriale di Battipaglia, situata in prossimità della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria;

che l'intervento ora proposto consiste nei lavori di realizzazione del lotto di completamento del suddetto interporto e riguarda:

sette edifici da adibire a magazzini con relativi uffici per corrieri (C1 e C2), per distributori (D1 e D2), per lo stoccaggio (MS1 e MS2) e un magazzino «raccordato» cioè al servizio del trasporto su ferro e di quello su gomma (MR);

un edificio denominato «Servizi all'uomo» (SU) dove troveranno ubicazione un'attrezzatura ricettiva di circa trenta camere, uffici di varie dimensioni arredati con sistemi telematici ultra moderni, uno sportello postale ed uno bancario, bar e ristorante;

due edifici (corpo 2 e 3 del complesso storico «Torre Raj») da ristrutturare e da destinare agli uffici di gestione (UG);

officine meccaniche e distributore per carburanti (OM-DC);

aree per viabilità, stoccaggio e parcheggio;

aree a verde e impianti;

che il consiglio d'amministrazione della società Salerno interporto S.p.a., con delibera del 16 dicembre 2005, ha approvato il progetto preliminare per la parte di completamento rispetto al primo stralcio funzionale già approvato da questo Comitato con le citate delibere n. 112/2003 e n. 67/2005; progetto che presenta limitate differenze rispetto ad una precedente edizione del - marzo 2003, integrata nell'agosto 2004;

che la società Salerno interporto S.p.a. ha richiesto alle amministrazioni interessate la conferma del parere per il progetto all'esame, parere favorevole già espresso sull'intera opera in occasione delle istruttorie riguardanti il progetto preliminare e soprattutto del progetto definitivo del primo lotto funzionale, unitamente al quale è stato trasmesso appunto il progetto dell'intervento completo;

che, dopo la verifica dell'avvenuto adeguamento alle prescrizioni allora indicate, hanno confermato il parere favorevole il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 16 febbraio 2005, n. CSVIA/2005/00027, il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 7 dicembre 2005, n. BAC502/34.19.04/6947, e la regione Campania, con nota 16 dicembre 2005, n. 926-RC/305;

che le prescrizioni e raccomandazioni cui subordinare l'approvazione del progetto all'esame sono state proposte dal Ministero istruttore in sede di sottoposizione del progetto definitivo del 1° lotto funzionale e riportate in allegato alla delibera n. 67/2005 quali indicazioni cui ottemperare nelle «fasi successive» e vengono comunque ora riproposte per maggiore trasparenza dell'azione amministrativa;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore dei lavori di realizzazione dell'interporto di Battipaglia è stato individuato già con la delibera n. 112/2003 nella «Salerno interporto S.p.a.» costituita quale società a partecipazione pubblica il 12 aprile 1995;

che la durata delle attività progettuali residue e di realizzazione dell'opera è stimata in circa 52 mesi e che l'agibilità dell'interporto è ipotizzata nel 2010;

sotto l'aspetto finanziario:

che la spesa complessiva dell'intervento «interporto di Battipaglia: lotto di completamento», è quantificata in 81.679.135,74 euro e, al netto dell'IVA, in 74.923.621,26 euro di cui 58.788.494,26 euro per lavori e 16.134.622,00 euro per somme a disposizione;

che, pur in assenza di richiesta di finanziamento a valere sulle risorse destinate all'attuazione del Programma, è stato presentato il piano economico-finanziario, calibrato su una durata di 35 anni e che evidenzia un «potenziale ritorno economico» derivante dalla gestione;

che la copertura finanziaria risulta la seguente:

(euro)

Voce	Importo	%
Contributo statale ex legge n. 376/2003	2.700.000,00	3,60
Assegnazione regione a valere sul FAS 2004/2007 di cui alla delibera n. 20/2004 (D.G.R. 15 ottobre 2005, n. 1331)	4.000.000,00	5,34
Risorse «Salerno interporti» (delibera c.d.a. 24 novembre 2003, n. 74	68.223.621,26	91,06
TOTALE. . .	74.923.621,26	100,00

che le spese da sostenere a titolo IVA, in relazione alla natura giuridica del soggetto aggiudicatore, rappresentano una «partita di giro» per la società Salerno interporto S.p.a. e non un costo effettivo che necessita di apposita copertura finanziaria;

che è stata riproposta l'analisi costi-benefici già prodotta in occasione della presentazione dei progetti relativi al 1° stralcio, stante l'impossibilità di una separata valutazione dell'impatto su parti diverse di una stessa opera;

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare.

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare dell'intervento «Interporto di Battipaglia: lotto di completamento».

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera.

1.2. Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 74.923.621,26 euro, di cui alla precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento.

1.3. Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto sono riportate nella parte 1^ dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

La raccomandazione, concernente le tecniche da utilizzare per il restauro della masseria «Torre Ray», è riportata nella 2^ parte dell'allegato.

2. Disposizioni finali.

2.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

2.2. La Commissione VIA procederà, ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002, a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle altre prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase.

Il soggetto aggiudicatore procederà alla verifica delle prescrizioni che debbono essere attuate nelle fasi successive, fornendo assicurazione al riguardo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e curando, tra l'altro, che le prescrizioni da assolvere nella fase di cantierizzazione siano inserite nel capitolato speciale di appalto e poste a carico dell'esecutore dei lavori.

2.3. Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorve-

glianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo, tra l'altro, lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

2.4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.5. Il Codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrata alla Corte dei conti il 26 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 135

ALLEGATO
delibera n. 82/2006

INTERPORTO DI BATTIPAGLIA – LOTTO DI COMPLETAMENTO – PROGETTO PRELIMINARE

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Parte 1 ^ - Prescrizioni

- Compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, siano effettuate preliminarmente prospezioni geofisiche, secondo le esigenze e le modalità da concordare con la Soprintendenza competente, onde procedere successivamente ad indagini archeologiche mirate.
- Tutti i reflui meteorici, sia civili che industriali, siano trattati e recapitati nel rispetto del D.Lvo n. 152/1999 e successive modifiche ed integrazioni, oltre che nel rispetto delle vigenti norme sanitarie per accumuli idrici posti ad eventuale contatto antropico.
- Eventuali richieste per derivazioni e/o captazioni idriche allo stato non oggetto del presente parere, dovranno seguire le procedure previste nell'apposito disciplinare approvato dal Comitato istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale Destra Sele, a seguito di preventiva istanza da rivolgere alla competente amministrazione provinciale.
- Chiedere gli spostamenti degli impianti interferenti di Enel, almeno 2 mesi prima concordando con Enel tempi e modalità
- Precisare la potenza da impegnare in termini di KW per l'intera opera.
- L'approvvigionamento idrico a mezzo di due pozzi artesiani da realizzare, così come relazionato, sia dotato di tutte le certificazioni e/o autorizzazioni necessarie per la destinazione d'uso prevista.
- I sistemi di smaltimento dei reflui di derivazione risultino essere proporzionanti al numero massimo di utenze previste

Parte 2^ - Raccomandazioni

- Per quanto riguarda il restauro della masseria ``Torre Ray", utilizzare tecniche tradizionali legate al recupero degli edifici monumentali

06A07437

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) - Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri. (Deliberazione n. 84/06).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1º agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1º gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, recante modifiche e integrazioni al decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1º Programma delle infrastrutture strategiche, che, all'allegato 1, ricomprende la voce «Hub portuale - allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia» con un costo di 1.807,599 Meuro e nell'allegato 2, include, tra gli interventi concernenti la regione Liguria, nell'ambito del «Hub - portuali allacciamenti plurimodali Genova», la voce «Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di Genova»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP (Codice unico di progetto), che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1º Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004) con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale, in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la sentenza 25 settembre 2003, n. 303, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. 001/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 23 gennaio 2006, n. 44, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria sul progetto preliminare dell'intervento «Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri», proponendone l'approvazione con prescrizioni;

Considerato che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Liguria sottoscritta il 6 marzo 2002;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che non propone al momento assegnazione di risorse, ritenendo di rinviare il finanziamento all'approvazione del progetto definitivo;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il tracciato del nuovo viadotto di collegamento del bacino di Voltri con il casello autostradale interessa un'area altamente antropizzata, situata ad ovest del centro storico di Genova di particolare interesse dal punto di vista dell'integrazione tra attività portuali e tessuto urbano circostante;

che il nuovo intervento attraversa tre aree completamente diverse, in quanto, nel primo tratto, è prossimo ad un ambito a prevalente funzione urbana, servito dall'autostrada e dalla via Aurelia, mentre nel secondo tratto interseca l'area di rispetto delle ferrovie statali e nel terzo ricade all'interno dell'area demaniale (recentemente nella competenza dell'autorità portuale di Genova) e si sviluppa nella parte dell'area portuale genovese a prevalente vocazione commerciale cioè nel porto di Voltri;

che il progetto di un nuovo collegamento tra il porto di Voltri e il casello autostradale nasce dall'esigenza di rendere possibile l'attuazione del progetto di riorganizzazione predisposto dalle Ferrovie dello Stato, che intendono potenziare il parco ferroviario, con la realizzazione di nuovi raccordi con le linee ferroviarie interne ed esterne al porto di Voltri, la costruzione della nuova stazione per il servizio metropolitano e traslazione della linea Genova-Ventimiglia, progetto che consentirà la traslazione dell'Aurelia verso sud e la creazione di zone a verde e che appare coerente con i programmi dell'autorità portuale di potenziamento del traffico di TEU e i piani del comune di Genova di assicurare condizioni di migliore viabilità;

che il progetto sottoposto a questo Comitato mira dunque a realizzare un collegamento che non interferisca con l'area su cui dovrà in prosieguo ricadere il fascio di binari merci, mentre le funzioni d'uso della nuova infrastruttura sono le stesse dell'esistente: collegare l'area portuale direttamente all'autostrada, a servizio del traffico a destinazione portuale, composto in gran parte da mezzi commerciali;

che il progetto preliminare dell'opera è stato trasmesso in data 10 marzo 2003 dall'autorità portuale di Genova, in qualità di soggetto aggiudicatore, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alle altre amministrazioni interessate ed è stato altresì trasmesso a Rete ferroviaria italiana (R.F.I. S.p.a.), che detta autorità indica quale unico ente interferito;

che il progetto predetto, ai sensi della normativa regionale in materia, non deve essere sottoposto ad alcuna procedura di V.I.A., come confermato nella delibera di giunta regionale della Liguria 30 maggio 2003, n. 580;

che la regione Liguria, con la citata delibera n. 580/2003, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni di carattere ambientale ed urbanistico-territoriale alle quali il soggetto aggiudicatore dovrà attenersi nella fase di progetto definitivo;

che parere favorevole sul progetto all'esame hanno espresso la soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio della Liguria e la Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria, rispettivamente con nota 1° luglio 2003, n. 3837, e 18 febbraio 2005, n. 1353;

che R.F.I. S.p.a. con nota 22 marzo 2004 n. DMA/DCI GE/TE.AO.3/00645, ha espresso parere favorevole in quanto l'opera risulta compatibile sia con gli impianti ferroviari attuali sia con il futuro riassetto degli stessi secondo quanto previsto nel menzionato progetto di «potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole»;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare all'esame;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore viene individuato in autorità portuale di Genova;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo dell'intervento «Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri» è quantificato in 19.938.647,00 euro di cui 17.751.300,00 quale importo per lavori a base d'appalto e 2.187.347,00 per somme a disposizione;

che l'intero costo, come evidenziato nella scheda ex delibera n. 63/2003, viene presupposto a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma;

Delibera:

1. *Approvazione progetto preliminare.*

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato, da ultimo, dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare dell'intervento «Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Voltri».

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera.

1.2. Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002 l'importo di 19.938.647 euro, di cui alla precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento.

1.3. Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera, e debbono essere sviluppate nella fase della progettazione definitiva.

2. Assegnazione CUP.

L'approvazione del progetto preliminare di cui al punto 1.1 è subordinata all'assegnazione del CUP che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere entro trenta giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il CUP assegnato, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera approvata.

3. Copertura finanziaria.

La decisione sull'assegnazione di contributi a valere sulle risorse destinate all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche, come richiesto dallo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, viene rinviata alla fase di esame del progetto definitivo e verrà adottata anche in relazione alle risultanze del piano economico-finanziario previsto dall'art. 4, comma 134 e seguenti, della legge n. 350/2003.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a trasmettere detto piano anche nella versione analitica prevista dalla citata delibera n. 11/2004.

4. Disposizioni finali.

4.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

4.2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al citato allegato.

4.3. Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.4. Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo, tra l'altro, lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrata alla Corte dei conti il 26 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 142

ALLEGATO

PRESCRIZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PRESCRIZIONI DI CARATTERE TECNICO.

Si dovrà approfondire una maggiore definizione degli svincoli a mare e degli innesti con la viabilità interna al bacino portuale, individuando lo schema funzionale degli accessi e le percorrenze dei mezzi; in particolare la discesa delle rampe dovrà essere raccordata in modo funzionale al terminal contenitori verso levante e al terminal Ro-Ro a sud, in modo da favorire l'accumulo dei mezzi pesanti evitando pertanto la generazione di effetti coda.

Si dovrà effettuare una verifica delle soluzioni adottate per l'infrastruttura, sia in termini dimensionali che strutturali, in rapporto alle effettive esigenze connesse alle attività portuali ed agli interventi previsti sulle aree ad esse destinate.

In fase di progettazione definitiva, si dovrà attentamente verificare la congruenza tecnica tra il progetto in commento e l'infrastruttura delle FS - RFI - Italferr relativa al Nodo di Genova (anch'essa inserita quale opera di preminente interesse nazionale di cui alla legge n. 443/2001).

In fase di progettazione definitiva dovranno essere previsti i necessari raccordi tra le rampe ad uso cittadino di uscita del casello e la nuova viabilità che sostituisce l'attuale Aurelia, e ciò al fine di evitare interferenze fra i flussi di traffico urbano e portuali.

La scelta di classificare la nuova arteria come strada di tipo «B» (extraurbana principale), in quanto trattasi di viabilità all'interno del centro abitato, dovrà ricadere tra quelle previste in ambito urbano e rispettare le corrispondenti caratteristiche tecniche.

Si dovrà realizzare un franco minimo di altezza utile non minore di m 5,10 sulla sottostante viabilità cittadina.

Relativamente alla modificata disciplina della circolazione stradale comunale (strada Aurelia), sarà necessario redigere apposito progetto esecutivo della segnaletica stradale secondo le indicazioni della Direzione territorio, mobilità, sviluppo economico e ambiente.

PRESCRIZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE.

Compensazione e mitigazione: si dovrà dedicare particolare attenzione agli aspetti connessi all'impatto acustico conseguente al transito dei mezzi soprattutto nei tratti in prossimità degli edifici esistenti posti a monte dell'Aurelia. Al fine di limitare il più possibile gli impatti, dovranno essere previste opere di mitigazione ed accorgimenti tecnici idonei a tale scopo.

Geologia, idrogeologia ed acque superficiali:

si dovrà integrare alla documentazione geologica, una relazione geotecnica contenente la caratterizzazione geotecnica dei materiali sciolti e geomeccanica del substrato roccioso, necessarie al fine di permettere la verifica statica esecutiva delle opere di fondazione, previste su pali;

l'opera non dovrà interferire con la tombinatura del rio Madonnette e con gli eventuali adeguamenti che dovessero realizzarsi. In tal senso, le opere di fondazione e strutturali non potranno essere realizzate a distanza inferiore a metri quattro previsti dal regio decreto n. 523/1904. In alternativa il progetto definitivo dovrà dimostrare, mediante verifica idraulica, che le opere non interferiscono con la sezione utile a smaltire la portata duecentennale e non potranno essere realizzati nuovi tratti di copertura; nel caso le opere interessino, anche in proiezione, proprietà del demanio idrico dello Stato, dovranno essere indicati i concessionari;

relativamente alla modificata disciplina della circolazione stradale comunale (strada Aurelia), sarà necessario redigere apposito progetto esecutivo della segnaletica stradale secondo le indicazioni della Direzione territorio, mobilità, sviluppo economico e ambiente.

Prescrizioni di carattere archeologico e tutela del patrimonio storico-artistico ed architettonico:

si dovrà approfondire l'analisi e lo studio relativamente alle misure di salvaguardia degli aspetti paesistico-ambientali degli intorni delle ville esistenti Podestà, Doria e Piccardo, adottando soluzioni atte a garantire tale tutela;

data la vicinanza del viadotto con le citate ville Doria, Podestà e Piccardo, sottoposte a tutela, si dovrà verificare il vincolo ai sensi del titolo 1° del decreto legislativo n. 490/1999 ex legge n. 1089/1939 e, qualora necessario, richiedere nulla osta da parte della Soprintendenza; si dovrà verificare altresì la possibilità di percorrere soluzioni di tipo alternativo;

si prescrive l'esame di carotaggi, sull'area oggetto di realizzazione del sistema di accesso, da parte di uno specialista in geoarcheologia, dall'analisi dei quali la Soprintendenza per i beni archeologici della Liguria potrà ritenere di coordinare le fasi di scavo dei plinti a partire dalle quote ritenute sensibili.

06A07475

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) - Schemi idrici regione Sicilia - Acquedotto Montescuro ovest - Progetto definitivo. (Deliberazione n. 88/06).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, c.d. «legge obiettivo», e successive modifiche ed integrazioni, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 autorizza limiti d'impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e successive modifiche ed integrazioni, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002 che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

- i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

- il comma 176, che autorizza ulteriori limiti di impegno nel biennio 2005-2006 per la realizzazione delle opere strategiche di cui alle leggi citate ai punti precedenti;

- il comma 177, e successive modifiche ed integrazioni, che reca precisazioni in merito ai limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, recante modifiche e integrazioni al decreto legislativo n. 190/2002;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 e successive modifiche ed integrazioni, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato dal decreto 8 giugno 2004, con il quale — in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto

legislativo n. 190/2002 — è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Visto il decreto interministerlale 20 marzo 2003, n. 5279, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il quale sono stati individuati i soggetti autorizzati a contrarre mutui e ad effettuare le altre operazioni finanziarie, definite le modalità di erogazione delle somme dovute dagli istituti finanziari ai mutuatari e quantificate le quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio;

Visto il decreto interministeriale 1º dicembre 2005, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il quale la quota di limite di impegno di 35,150 milioni di euro, già destinata ad attività di progettazione con il citato decreto n. 5279/2003, viene finalizzata all'esecuzione di lavori;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 3 include, nell'ambito degli interventi per l'emergenza idrica nella regione Sicilia, l'«Acquedotto Montescuro ovest»;

Viste le delibere 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003) e 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con le quali questo Comitato, ai sensi dell'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, ha, rispettivamente, definito il sistema per l'attribuzione del CUP ed ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati interessate ai suddetti progetti;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel primo programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 114 (*Gazzetta Ufficiale* n. 220/2005), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare dell'Acquedotto Montescuro ovest, assegnando un contributo, in termini di volume d'investimento, di 20.537.985 euro, e prevedendo, al punto 2.2, la presentazione da parte del soggetto aggiudicatore, in sede di approvazione del progetto definitivo, di una versione aggiornata e più articolata del piano economico finanziario, in grado di offrire elementi di maggiore dettaglio sulle determinanti della redditività del progetto, utilizzando a tale scopo lo schema analitico di cui alla parte II dell'allegato alla propria delibera n. 11/2004;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa, anche, essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che l'attività posta in essere non vincola la regione fin quando l'intesa non venga raggiunta e che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerarsi inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Vista la nota n. COM/3001/1 del 5 novembre 2004, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la deliberazione della giunta regionale della regione Siciliana n. 489 del 26 ottobre 2005, avente ad oggetto «Infrastrutture strategiche. Intesa generale Quadro - 2ª fase. Schema concordato con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti», con la quale si è preso atto dell'elenco degli interventi redatto secondo lo schema concordato con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel quale è inserito, tra gli schemi idrici, l'Acquedotto Montescuro ovest;

Vista la nota n. 143 del 22 febbraio 2006, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria sul progetto definitivo dell'«Acquedotto Montescuro ovest», proponendo l'approvazione del progetto definitivo dell'opera, con prescrizioni, raccomandazioni e programma interferenze, con la rideterminazione a 20.410.252,62 euro del finanziamento assegnato dalla citata delibera n. 114/2004 a carico delle risorse stanziate dall'art. 13 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dalla legge n. 350/2003;

Vista la nota n. 183 dell'8 marzo 2006, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto sul piano economico-finanziario predisposto dal soggetto aggiudicatore, dal quale risulta che i livelli di redditività del progetto sono tali da rendere necessaria la contribuzione pubblica a fondo perduto;

Vista la nota n. 194 del 14 marzo 2006, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema analitico del piano economico-finanziario di cui alla parte II dell'allegato alla delibera n. 11/2004;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare che:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

l'intervento in esame consiste nella realizzazione dell'Acquedotto Montescuro Ovest;

le caratteristiche tecniche delle principali opere da realizzare sono in sintesi le seguenti:

- ricostruzione dell'acquedotto esistente dalle sorgenti Montescuro fino a Salemi per 69,3 Km di condotte in acciaio con diametri variabili dal DN 250 al DN 500 mm;

- costruzione della nuova adduttrice «Montescuro ovest Basso» dal nodo di Menfi a Trapani per 71 Km di condotte in acciaio con diametri variabili dal DN 400 al DN 800 mm;

- ricostruzione delle adduttrici dalle sorgenti Montescuro, Madonna della Scala, Fontana Grande e Grancio verso il Montescuro ovest per circa 13 Km di condotte in acciaio DN 250 mm;

- ricostruzione delle principali diramazioni verso i comuni serviti per 63 Km di condotte in acciaio con diametri varibili dal DN 100 al DN 400 mm;

- costruzione di partitori, scarichi, vasche di disconnessione, impianti di sollevamento, opere di attraversamento, protezione catodica ed altre opere minori necessarie per il funzionamento;

- manutenzione straordinaria delle varie opere;

- predisposizione di un sistema di telecontrollo sull'intero acquedotto;

l'acquedotto servirà 24 comuni per un totale di 441.060 abitanti, residenti e fluttuanti;

il progettista ha attestato la rispondenza del progetto definitivo dell'Acquedotto Montescuro Ovest al progetto preliminare ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione dell'opera;

il soggetto aggiudicatore ha provveduto a far pubblicare, in data 20 luglio 2005, sui quotidiani «La Stampa» e «Giornale di Sicilia» avviso di avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità;

l'Ispettorato ripartimentale delle foreste della regione Siciliana competente per la provincia di Trapani, con nota 8722 del 18 ottobre 2005, ha rilasciato nulla osta ai fini del vincolo idrogeologico;

gli ispettorati ripartimentali delle foreste della regione Siciliana competenti per le province di Palermo e di Agrigento hanno rilasciato nulla osta ai fini del vincolo idrogeologico nel corso delle sedute di Conferenza di servizi a carattere consultivo;

è stata convocata, ai sensi dell'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, la seduta della Conferenza di servizi per la data del 24 ottobre 2005;

il commissario delegato per l'emergenza idrica, in concomitanza con la Conferenza di servizi di cui all'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, ha indetto tre sedute di conferenze di servizi a carattere consultivo, tenutesi nelle date del 21 settembre, 10 novembre e 21 dicembre 2005;

le risultanze delle conferenze consultive sono raccolte nel parere n. 54 della Commissione regionale dei lavori pubblici;

entro i termini di legge di scadenza della Conferenza sono pervenuti una serie di pareri, alcuni dei quali emessi anche prima della convocazione;

la Soprintendenza di Agrigento, con nota 772 del 3 novembre 2005, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;

le Soprintendenze di Palermo e Trapani hanno rilasciato parere favorevole nel corso delle sedute di Conferenza di servizi a carattere consultivo;

i soggetti interferenti sono stati coinvolti, ai sensi degli articoli 4 e 5 del decreto legislativo n. 190/2002, con la trasmissione del progetto da parte del soggetto aggiudicatore e la convocazione alla Conferenza di servizi;

i comuni di Bisacquino, Mazzara del Vallo, Paceco, Partanna e Trapani, coinvolti per la risoluzione delle interferenze, non hanno fatto pervenire osservazioni;

il commissario delegato per l'emergenza idrica in Sicilia ha approvato il progetto definitivo;

- *sotto l'aspetto attuativo:*

il Presidente della giunta regionale della Sicilia ha individuato il soggetto aggiudicatore nel commissario delegato per l'emergenza idrica in Sicilia con nota n. 4642 del 6 dicembre 2002;

sono state predisposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le prescrizioni, raccomandazioni ed il programma di risoluzione delle interferenze di cui all'allegato n. 1;

- *sotto l'aspetto finanziario:*

- il costo complessivo dell'intervento è di 86.203.404,32 euro, superiore di 4.083.170,85 euro rispetto al costo indicato nella delibera di approvazione del progetto preliminare;

- la suddetta differenza è dovuta essenzialmente all'inserimento all'interno del nuovo quadro economico di una somma, pari a 4.210.904,33 euro, per costi di progettazione e indagini, reperita autonomamente dal proponente e non inclusa nel quadro economico del progetto preliminare approvato;

- sul progetto definitivo, con parere n. 54 — adunanze del 21 settembre, 10 novembre e 21 dicembre 2005 — si è espressa in linea tecnica ed economica la Commissione regionale dei lavori pubblici, con parere favorevole e la formulazione di alcune prescrizioni, dovute essenzialmente all'accoglimento delle osservazioni avanzate dagli enti interessati, che hanno comportato la rimodulazione del quadro economico;

- risultano già disponibili i seguenti finanziamenti:

- 42.989.799,00 euro a valere sui fondi della delibera CIPE n. 36/2002;

- 18.592.448,37 euro a valere sui fondi privati;

- 4.210.904,33 euro a valere sui fondi del decreto legislativo n. 96/1993;

- l'importo da finanziare, a valere sulle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002, risulta essere ora di 20.410.252,62 euro;

- è stato presentato lo schema analitico del piano economico-finanziario, dal quale risulta che i livelli di redditività del progetto sono tali da rendere necessaria la contribuzione pubblica a fondo perduto;

Delibera:

1 *Approvazione progetto definitivo.*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e successive modifiche ed integrazioni, è approvato - con le prescrizioni, le raccomandazioni ed il programma di risoluzione delle interferenze proposti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'«Acquedotto Montescuro ovest», per un importo di 86.203.404,32 euro.

Conseguentemente l'importo di 86.203.404,32 euro sopra indicato costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare, modificando il precedente limite di spesa stabilito nella sopra indicata delibera n. 114/2004.

1.2 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera. Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nel medesimo allegato 1.

Il programma di risoluzione delle interferenze, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è riportato nel sopra citato allegato 1.

2 *Concessione contributo.*

2.1 Il contributo, in termini di volume d'investimento, di 20.537.985,00 euro, a valere sulle risorse recate dall'art. 13 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dalla legge n. 350/2003, assegnato al commissario delegato per l'emergenza idrica con la precedente delibera n. 114/2004, è rideterminato in 20.410.252,62 euro. L'onere relativo resta imputato sul limite d'impegno quindicennale, di cui alle predette norme, decorrente dall'anno 2006. La quota annua di contributo da non potersi superare, determinata con la suddetta delibera n. 114/2004 in 1,834 Meuro, viene conseguentemente rideterminata in 1,823 Meuro.

3 *Clausole finali.*

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti attinenti al progetto defintivo dell'intervento relativo all'«Acquedotto Montescuro ovest» approvato con la presente delibera.

3.2 Il predetto Ministero provvederà ad accertare che il progetto esecutivo recepisca le prescrizioni che, secondo quanto indicato nell'allegato, debbono essere recepite in tale fase progettuale. Il soggetto aggiudicatore verificherà che, nelle fasi successive all'approvazione del progetto esecutivo, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato allegato, dandone assicurazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che — fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12 della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni — ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali subappaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

3.5 Il codice unico di progetto (CUP) J15F04000050004 assegnato al progetto in argomento, ai sensi delle delibere n. 143/2002 e n. 24/2004, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento in esame.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrata alla Corte dei conti il 24 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 126

ALLEGATO 1

PRESCRIZIONI, RACCOMANDAZIONI
PROGRAMMA INTERFERENZE

PRESCRIZIONI.

1) Le previsioni di progetto sui volumi assegnati, non potranno costituire obbligo o vincolo alcuno per l'ATO di Palermo e per il gestore del S.I.I. in corso di individuazione, potendo quest'ultimo in futuro individuare configurazioni a lui più favorevoli per la gestione della risorsa idrica nei comuni che saranno serviti dall'acquedotto Montescuro ovest di prossima realizzazione. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della Provincia di Palermo.

2) L'importo complessivo delle opere finanziate con fondi pubblici sarà opportunamente tenuto in conto nell'ambito degli affidamenti della gestione di servizi idrici. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

PRESCRIZIONI AMBIENTALI.

In sede di redazione del progetto esecutivo.

3) Relativamente alle opere in progetto ricadenti all'interno della R.N.O. «Monte Genuardo e Santa Maria del Bosco» dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

gli scavi, ove possibile, dovranno realizzarsi lungo strade o piste esistenti;

la condotta dovrà essere totalmente interrata, con sezioni di scavo eseguite preferibilmente a mano o con l'uso di piccoli mezzi tipo «bobcat» i quali dovranno operare esclusivamente e strettamente all'interno delle aree d'intervento;

eventuali opere fuori la quota del terreno non previste in progetto, in area di riserva, dovranno essere preventivamente autorizzate dall'Assessorato regionale agricoltura e foreste - Azienda regionale foreste demaniali;

non dovranno essere modificate le attuali caratteristiche planoaltimetriche, tipologiche e formali delle strade, piste o sentieri eventualmente interessati dagli interventi, né determinare ampliamenti, anche parziali, delle sedi attuali;

si esclude l'abbattimento di essenze arboree di tipo forestale eventualmente presenti lungo il tracciato;

i terreni ove saranno effettuati eventuali scavi esterni a strade o piste esistenti dovranno essere ripristinati con ricostituzione dell'originario manto vegetale;

in ambito di riserva è esclusa qualsiasi forma di captazione di acque sotterranee e/o superficiali o qualsiasi intervento che possa modificare il regime idrico dell'area protetta.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

4) Per la realizzazione degli interventi si dovrà cercare di utilizzare la viabilità esistente; l'apertura, ove strettamente necessaria, di piste di servizio dovrà effettuarsi secondo i metodi e le tecniche di ingegneria naturalistica, evitando di interferire con la vegetazione autoctona. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

5) Tutti i lavori e il deposito dei materiali dovranno interessare esclusivamente le aree di sedime delle opere da realizzare senza interferire con l'ambiente circostante. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

6) Al fine di non interferire con gli habitat e le specie tutelate nel SIC ITA 010022 «Complesso Monti di S. Ninfa, Gibellina e Grotta di S. Ninfa», gli scavi per l'interramento della condotta dovranno essere realizzati, una volta redatti gli elaborati del progetto esecutivo, ai margini della strada, al di fuori del suddetto sito. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

7) Negli interventi di mitigazione e/o restauro dovranno essere utilizzate esclusivamente essenze afferenti alla vegetazione naturale potenziale dei siti di intervento. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

8) In tutti gli attraversamenti aerei degli alvei caratterizzati dalla presenza di pile in alveo, a difesa dell'eventuale erosione delle strutture dovranno essere realizzate opere di difesa ispirate esclusivamente alle tecniche proprie dell'ingegneria naturalistica (quali gabbioni in pietrame e materassi in pietrame tipo «Reno»). La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

9) In tutti gli attraversamenti in sub-alveo di nuova costruzione, le opere di protezione dovranno essere realizzate, adottando esclusivamente tecniche proprie dell'ingegneria naturalistica al fine di prestare particolare attenzione a non turbare il deflusso idrico superficiale e sotterraneo (evitando l'effetto barriera), ed a mantenere inalterate le caratteristiche chimico-fisiche delle acque. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

10) Nei rifacimenti degli attraversamenti in sub-alveo, già esistenti, qualora fosse possibile dovranno essere impiegate soluzioni ispirate alle tecniche proprie dell'ingegneria naturalistica. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

11) È fatto divieto di appresare nuove sorgenti e di aumentare l'attuale emungimento; nel caso in cui risultasse necessario effettuare nuovi appresamenti, il progetto dovrà essere inviato al Dipartimento territorio e ambiente per le opportune valutazioni. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

12) Si dovrà predisporre ogni possibile misura mitigativa per contenere al massimo l'impatto visivo dei locali tecnici mediante schermature con specie afferenti alla vegetazione naturale potenziale dei siti interessati. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

13) Il committente dovrà comunicare al Servizio 2 V.A.S. - V.I.A., all'ente gestore della RNO ed ai distaccamenti forestali competenti per territorio la data d'inizio e di fine dei lavori. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

14) Relativamente all'interazione del tracciato con aree a rischio individuate negli stralci del p.a.i.:

Aspetti geomorfologici:

comune di Montevago: la condotta attraversa un dissesto caratterizzato da pericolosità P3. La stessa potrà essere realizzata all'interno dell'area soggetta a dissesto purché vengano previsti tutti gli accorgimenti necessari alla salvaguardia dell'opera, senza aggravare le condizioni di instabilità e pericolosità ad essa connesse;

comuni di Erice e Valderice: la condotta attraversa 3 aree a pericolosità P3. La soluzione dell'interrimento prevista dal progetto dovrebbe assicurare in fase di esercizio l'isolamento dell'opera da eventuali fenomeni di crollo, verificando comunque che la stessa profondità di interrimento sia tale che l'eventuale impatto di blocchi crollati non comporti effetti alla quota di progetto. In fase esecutiva però occorre prevedere la messa in opera di tutti quegli accorgimenti che assicurino la sicurezza del cantiere e degli operai che vi lavorano.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

15) Relativamente all'interazione del tracciato con aree a rischio individuate nell'ambito di revisioni del piano straordinario:

comune di Calatafimi: nell'ambito del territorio la condotta attraversa un'area a pericolosità P4, la porzione di valle di detta area è caratterizzata da un livello di rischio R3. La soluzione dell'interrimento prevista dal progetto dovrebbe assicurare in fase di esercizio l'isolamento dell'opera da eventuali fenomeni di crollo, verificando comunque che la stessa profondità di interrimento sia tale che l'eventuale impatto di blocchi crollati non comporti effetti alla quota di progetto. In fase esecutiva però occorre prevedere la messa in opera di tutti quegli accorgimenti che assicurino la sicurezza del cantiere e degli operai che vi lavorano;

comune di Salemi: nell'ambito del territorio il serbatoio Monterose esistente ricade in area a rischio R4 per fenomeno crolli, così come anche la condotta a servizio del serbatoio per un tratto di circa m 70. La soluzione dell'interrimento prevista dal progetto dovrebbe assicurare in fase di esercizio l'isolamento dell'opera da eventuali fenomeni di crollo, verificando comunque che la stessa profondità di interrimento sia tale che l'eventuale impatto di blocchi crollati non comporti effetti alla quota di progetto. In fase esecutiva però occorre prevedere la messa in opera di tutti quegli accorgimenti che assicurino la sicurezza del cantiere e degli operai che vi lavorano;

comune di Palazzo Adriano: nell'ambito del territorio comunale la sorgente Fontana Grande ricade in una zona a rischio R4 per fenomeni di colamento attivo, così come la condotta di collegamento alla predetta sorgente per un tratto di m 40. Ai sensi del comma I dell'art. 7 del decreto n. 543 del 25 maggio 2002, nell'area non è consentita la realizzazione di acquedotti, pertanto si ritiene necessario prevedere la revisione del tracciato da realizzare in modo da evitare la zona a rischio R4. Qualora l'attraversamento dell'area a rischio R4 sia indispensabile e privo di alternative o non sia possibile individuare soluzioni progettuali che configurino l'intervento come fra quelli previsti dall'art. 7 comma 1/d del D.D.G. n. 543, si dovrà avere cura di porre in essere tutti gli accorgimenti tecnici finalizzati ad assicurare la stabilità dell'opera di progetto e contestualmente a non aggravare le condizioni di dissesto in atto garantendo altresì la stabilità di tutte le strutture circostanti.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

16) Prima dell'esecuzione delle opere dovranno essere richiesti, agli uffici del competente Genio civile, i nulla osta, per ciascun attraversamento e per tutte le opere da eseguirsi in prossimità degli alvei dei corsi d'acqua, allegando, per ciascuno degli interventi, tutti gli elaborati necessari ad una completa visione delle opere. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

17) Relativamente alle portate che si intendono edurre dalle fonti ricadenti in territorio della provincia di Palermo, le quantità d'acqua da utilizzare dovranno rimanere nei limiti previsti dai provvedimenti citati nel parere n. 22429 del 10 novembre 2005 del capo del Genio civile di Palermo. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

18) Dovranno essere verificate le condizioni locali del soprasuolo forestale in tutte le aree demaniali, prestando particolari attenzioni alle aree di valenza naturalistica al fine di ridurre i tagli. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura degli uffici provinciali dell'Azienda foreste demaniali.

19) Relativamente alle aree di competenza dell'Ispettorato ripartimentale delle foreste di Agrigento dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

il movimento di terra deve essere limitato alle effettive esigenze progettuali e prontamente si dovrà colmare e rassodare i vuoti formatisi nel terreno, in conseguenza degli scavi eseguiti, al fine di evitare il dilavamento e lo scoscendimento del terreno stesso che, a lavori effettuati, dovrà risultare stabile e non proclivo a franamenti;

a fine lavori il terreno smosso dovrà essere compattato e consolidato in modo tale da non innescare fenomeni di smottamento e frane ed a lavori effettuati l'area dovrà risultare stabile;

nei tratti con forte pendenza dovrà essere posta particolare attenzione alla posa della condotta corredandola di idonee opere drenanti atte a salvaguardare l'area di sedime ed allontanare eventuali acque infiltranti;

tutte le opere in alveo devono comunque assicurare il regolare deflusso delle acque.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

20) Relativamente alle aree di competenza dell'Ispettorato ripartimentale delle foreste di Trapani dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

che i lavori siano eseguiti con tutti gli accorgimenti necessari ad evitare l'instabilità delle pendici e l'alterazione del normale regime delle acque;

che il terreno proveniente dagli scavi non utilizzato nell'ambito del cantiere venga conferito in pubblica discarica;

che per tutte le aree soggette a vincolo idrogeologico ed in particolare per quelle boscate in cui sarà necessario l'abbattimento di alberi, dovranno essere osservate le Prescrizioni di massima di Polizia forestale di cui al regolamento n. 1126/26 articoli 19 e 20 vigenti nella provincia di Trapani.

L'inizio dei lavori è subordinato all'acquisizione di tutti i pareri ed autorizzazioni previsti per legge; dello stesso dovrà darsi tempestiva comunicazione all'Ispettorato ripartimentale delle foreste.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

21) Relativamente alle aree di competenza dell'Ispettorato ripartimentale delle foreste di Palermo dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

il movimento di terreno dovrà essere ridotto al minimo indispensabile a quello delle opere, evitando di alterare l'equilibrio dei luoghi;

colmare e rassodare i vuoti formatisi nel terreno in conseguenza degli scavi eseguiti, per evitare fenomeni di dilavamento, di scoscendimento e la modifica dell'assetto idrologico di superficie, le eventuali scarpate con pendenza superiore al 25% dovranno essere rinsaldate con la messa in opera di graticciate e/o muretti a secco;

convogliare le acque meteoriche nei luoghi di normale deflusso naturale, avendo cura di non modificare il naturale deflusso delle acque, né prima, né dopo gli interventi, realizzando ove necessario, nel contempo, le opere di regimazione idrauliche;

il materiale terroso di risulta dagli scavi, dovrà essere utilizzato in loco, e in ogni caso è vietato abbandonare disordinatamente lo stesso, così da non determinare possibili dissesti idrogeologici;

in corrispondenza degli attraversamenti aerei, ove presente vegetazione di macchia di tipo mediterranea fluviale, si raccomanda di ridurre al minimo l'esbosco o il taglio di essenze arboree;

prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere presentato all'ispettorato ripartimentale delle foreste di Palermo un piano particolareggiato esecutivo inerente le piste di accesso, le aree di lavoro e tutte le pertinenze necessarie all'attività di cantiere, sul quale l'Ispettorato si riserva di dettare le relative prescrizioni;

ultimati i lavori, tutte le strutture temporanee attinenti le attività di cantiere e derivati, dovranno essere rimosse, ripristinando lo stato dei luoghi e utilizzando, ove necessario tecniche di ingegneria naturalistica;

L'inizio dei lavori dovrà essere tempestivamente comunicato al distaccamento forestale.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

22) Relativamente alle aree di competenza della Soprintendenza dei BB.CC.AA. di Agrigento dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

le scarpate dovranno essere risolte applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, al fine di ricondurre anche ad un sufficiente livello di stabilità ecologica e di naturalità gli ambiti modificati;

nel corso dei lavori, dovrà aversi cura della salvaguardia della vegetazione arborea ripariale;

i materiali di risulta vengano allontanati dal sito degli scavi e trasportati a pubblica discarica;

i lavori di scavo, compresi nei tratti di condotta in prossimità dei comuni di Santa Margherita di Belice, Montevago e Menfi, precisamente dalla «casa Azzara alla casa Gianbalvo» compresa la diramazione per Santa Margherita di Belice; dalla diramazione per il serbatoio di Montevago al fiume Belice; dal fiume Belice a Menfi dovranno essere eseguiti alla presenza di personale del servizio archeologico, pertanto la data d'inizio dei lavori dovrà essere comunicata alla Soprintendenza almeno quindici giorni prima. Inoltre, nel progetto esecutivo dovranno essere previste somme per eventuali saggi archeologici, da effettuarsi a mano, che potranno essere richiesti nei corso dei lavori dal personale dell'ufficio;

il progetto approvato dovrà essere realizzato nei particolari, nelle quote e dimensioni conformemente ai grafici allegati, le aree libere non interessate dai lavori, dovranno essere reintegrate negli aspetti e valori paesaggistici originari. Ogni eventuale variante al progetto dovrà essere preventivamente approvata dalla Soprintendenza per non incorrere nelle sanzioni previste a carico dei trasgressori dall'art. 160 del decreto legislativo n. 42/2004;

dovrà essere fatto salvo l'art. 90 del codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo n. 42/2004, sui ritrovamenti archeologici nel corso dei lavori.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della Soprintendenza dei beni culturali ed ambientali di Agrigento.

23) Relativamente alle aree di competenza della Soprintendenza dei BB.CC.AA. di Palermo dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

la direzione lavori dovrà comunicare al servizio per i beni archeologici della Soprintendenza, con adeguato anticipo, la data di inizio lavori in prossimità delle aree di interesse archeologico al fine di predisporre eventuale sorveglianza delle opere di scavo;

in fase di cantiere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti idonei a mitigare gli impatti sull'ambiente;

tutti i lavori e il deposito dei materiali dovranno interessare esclusivamente le aree di sedime delle opere da realizzare senza interferire con l'ambiente circostante;

dovrà essere posta particolare cura nell'evitare di abbattere essenze arboree e/o arbustive autoctone, prevedendone, ove ciò non risultasse possibile, il reimpianto e curandone l'attecchimento;

è fatto divieto di impiantare essenze vegetali estranee alla vegetazione naturale potenziale del sito d'intervento;

la scelta delle specie vegetali da impiantare dovrà essere fatta nel rispetto delle effettive caratteristiche edafiche delle stazioni interessate;

per limitare al massimo il disturbo a carico della componente faunistica si dovrà concentrare la maggior parte dei lavori nel periodo dell'anno non interessato dalle riproduzioni;

prima dell'inizio dei lavori dovranno essere predisposte le opportune piazzole, scelte in prossimità del tracciato, per il deposito provvisorio dei materiali di cantiere, avendo cura di scegliere terreni incolti e privi di vegetazione arborea;

in relazione alle diverse caratteristiche del territorio attraversato, la realizzazione delle opere deve comprendere tutti gli interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica atti a minimizzare eventuali impatti sulle componenti ambientali interessate. In particolare, dovranno essere eseguiti interventi di ripristino immediatamente dopo la realizzazione delle opere allo scopo di riportare allo stato originario, nel più breve tempo possibile, le aree interessate dagli interventi e, nello stesso tempo, impedire lo sviluppo di dissesti idrogeologici non compatibili con la sicurezza delle stesse opere. La realizzazione degli interventi dovrà quindi essere effettuata tenendo conto della necessità primaria di ripristinare gli equilibri originari preesistenti;

negli attraversamenti delle aste fluviali e torrentizie non si dovrà prevedere in alcun caso una benché minima riduzione delle sezioni idrauliche esistenti, tutti gli interventi di ripristino dovranno consistere nel consolidamento delle sponde, mediante l'esecuzione di opere di ingegneria naturalistica, in grado di ripristinare le caratteristiche idrauliche del corso d'acqua e la sua rinaturalizzazione, attraverso inerbimenti e messa a dimora di specie arbustive ed arboree igrofile;

eventuali materiali di risulta provenienti dagli scavi per la posa delle tubazioni, non riutilizzabili nell'ambito dei lavori, dovranno essere smaltiti presso discariche autorizzate;

alla fine dei lavori dovrà essere prodotta idonea documentazione fotografica delle opere realizzate.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della Soprintendenza dei beni culturali ed ambientali di Palermo.

24) Relativamente alle aree di competenza della Soprintendenza dei beni cultuali ed ambientali di Trapani dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

per quanto riguarda le aree di interesse archeologico già individuate, la direzione dei lavori informi con congruo anticipo la competente sezione archeologica della data di inizio dei lavori che dovranno essere condotti sotto il controllo e le direttive del personale tecnico della Soprintendenza. A tal proposito, in considerazione dell'entità e della lunghezza della condotta da realizzare e per facilitare la proficua programmazione dei lavori e ogni raccordo operativo, si rende necessario che le comunicazioni riguardanti i vari territori vengano effettuati in relazione a ciascun comune interessato della provincia, in modo che si possa intervenire, non solo nelle aree archeologiche già individuate, ma anche in quelle aree di recente individuazione e in tutte quelle che la ricerca *in itinere*, nelle more dell'effettiva realizzazione dell'opera, potrà evidenziare e che interessino l'attraversamento dell'acquedotto. Qualora in corso d'opera ne venisse accertata la necessità e laddove i rinvenimenti si riferiscano ad emergenze di particolare rilevanza, saranno svolti a cura e a spese della ditta appaltatrice, saggi di scavo e approfondimenti. Si suggerisce, in tal senso, che, per quest'opera, la direzione dei lavori si avvalga, a proprie spese, di un archeologo che possa seguire l'intera realizzazione e che procederà in accordo con la competente Soprintendenza. Restano in ogni caso salvi gli obblighi dell'art. 90 del codice legislativo n. 42/2004 riguardante i vincoli in caso di rinvenimento fortuito.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della Soprintendenza dei beni culturali ed ambientali di Trapani.

In fase di realizzazione.

25) Durante la fase di cantiere si dovrà procedere allo smaltimento dei materiali provenienti dagli sbancamenti, verificando preventivamente la possibilità di riutilizzare gli stessi nell'ambito dei lavori in argomento, conferendo gli eventuali residui eccedenti presso discariche regolarmente autorizzate, previa verifica della ricettività delle stesse in relazione ai quantitativi ed alla qualità dei materiali da conferire. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

26) In fase di cantiere dovrà essere predisposta ogni possibile misura mitigativa per limitare gli impatti relativi alla produzione di polveri, che potranno essere ridotte utilizzando opportune precauzioni (lavaggio delle aree, copertura degli inerti, copertura dei mezzi di trasporto del materiale di risulta), all'inquinamento atmosferico causato dalle macchine da cantiere e dai mezzi di trasporto utilizzati, sia, infine, a quelli provocati dall'emissione di rumore dovuto alle attività di cantiere ed ai mezzi di trasporto impiegati. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

27) In fase di cantiere particolare cura dovrà essere posta nell'evitare sversamenti di materiale inquinante. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

28) Il progetto esecutivo dell'opera dovrà essere inviato al Dipartimento territorio e ambiente. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

29) A lavori ultimati dovranno essere particolarmente curate le opere di risanamento e di recupero ambientale di tutte le aree interessate dai lavori in argomento, ripristinando lo stato *ante operam.* La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

PRESCRIZIONI TECNICHE.

In sede di redazione del progetto esecutivo.

30) Relativamente agli attraversamenti su strade di competenza della provincia regionale di Trapani dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

i pozzetti d'ispezione siano collocati a raso con il piano di campagna e a una distanza non inferiore a metri 3 (tre) dalla cunetta-banchina;

gli attraversamenti, ove la situazione dei luoghi lo consentono o l'importanza della strada, per il tipo di collegamento che realizza, lo impongono, siano previsti con il metodo spingitubo;

individuato il sito esatto dell'attraversamento, di concerto con l'Ufficio tecnico provinciale sia verificata l'eventuale interferenza con opere d'arte interrate;

in sede di progettazione esecutiva vengano previsti tutti gli accorgimenti atti a ridurre il disagio al traffico veicolare e pedonale;

prima dell'esecuzione di qualunque tipo di lavoro lungo le strade Provinciali, ai fini dell'occupazione del suolo e sottosuolo, sia presentata formale richiesta di autorizzazione/concessione all'Ufficio concessioni anche ai fini della quantificazione del deposito cauzionale previsto dal regolamento provinciale.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della provincia di Trapani.

31) Relativamente agli attraversamenti su strade di competenza della provincia regionale di Agrigento dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

i tratti di eventuale costeggiamento della condotta vengano effettuati, ove è possibile, esclusivamente nella pertinenza stradale

(scarpata e/o banchina), mentre dove la condotta dovrà essere collocata necessariamente sulla sede stradale, gli scavi ed i ripristini dovranno essere eseguiti con le seguenti modalità:

i bordi dello scavo siano effettuati con apparecchiatura taglia asfalto;

lo scavo abbia la profondità prevista in progetto;

dopo la posa della condotta, il ricolmo dello scavo venga effettuato con materiale arido selezionato proveniente da cave di prestito ben costipato, dello spessore tale da raggiungere il cassonetto stradale;

successivamente venga effettuato un getto di conglomerato cementizio, dello spessore di cm 30, con dosaggio minimo di Kg 250 di cemento/mc e griglia elettrosaldata del diametro di mm. 8;

il ripristino della pavimentazione stradale venga effettuato con tre strati di conglomerato bituminoso a caldo, tipo strato di base cm 10, strato di collegamento cm 7, strato d'usura cm 3, quest'ultimo steso con vibrofinitrice e rullo compressore e dovrà coprire una superficie di almeno la mezzeria della carreggiata stradale;

il ripristino delle pertinenze stradali, banchine e cunette a perfetta regola d'arte, qualora venissero danneggiate durante l'esecuzione dei lavori;

venga formalizzata la richiesta di concessione per l'attraversamento ed il costeggiamento della sede stradale, allegando alla stessa elaborati grafici particolareggiati in scala adeguata (1/1000-1/2000) che indichino l'esatta ubicazione planimetrica (georeferenziata) e le quote dei tratti di condotta che interessino la proprietà dell'Ente, nonché sulle modalità di esecuzione dei lavori, per i quali viene fissato fin da ora una cauzione da versare anche mediante polizza fidejussoria di € 10.000,00;

durante l'esecuzione dei lavori non dovrà interrompersi il transito veicolare sulla viabilità provinciale e dovrà essere collocata la necessaria segnaletica prevista dal vigente codice della strada, sui cantieri stradali.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della provincia di Agrigento.

32) Si valuterà la possibilità che la portata derivata dai pozzi di C/da Bresciana sia utilizzata dal Comune di Castelvetrano per essere eventualmente immessa nel partitore previsto a Castelvetrano. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura dell'amministrazione comunale di Castelvetrano.

33) La quota di acqua prelevata dall'invaso Garcia, collegato quest'ultimo con l'invaso Arancio che alimenta la rete irrigua del comprensorio Basso Belice-Carboy, non dovrà pregiudicare i quantitativi erogati per il fabbisogno agricolo ed attualmente immessi nella rete irrigua esistente. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

34) Relativamente alle opere ricadenti all'interno del territorio del comune di Sambuca di Sicilia:

il nuovo tracciato dovrà costeggiare, ove possibile, il vecchio acquedotto;

dovrà valutarsi la possibilità di traslare il nuovo tracciato, nell'ambito della stessa particella ed a richiesta motivata del relativo proprietario, in modo da non compromettere l'utilizzazione dello stesso terreno e/o le colture ivi esistenti;

il tracciato eviti l'attraversamento di fabbricati e/o relative pertinenze di fatto esistenti alla data odierna anche se non indicati negli elaborati progettuali e/o aerofotografici; in particolare si invita ad attenzionare gli immobili della località di villeggiatura «Adragna»;

nell'eseguire i lavori di attraversamento della località di villeggiatura Adragna, considerata la frammentazione catastale dei lotti di terreno e la antropizzazione dei luoghi, questi siano eseguiti riducendo al massimo le aree di ingombro e l'uso di mezzi d'opera aventi ridotta mole (tipo bob-cat etc.);

venga salvaguardato il patrimonio arboreo di pregio esistente lungo il tracciato e nelle relative aree di ingombro quali alberi d'alto fusto a lenta crescita (noci, querce, carrubi, etc.);

vengano evitate e/o alleviate tutte le situazioni di disagio generate e generabili ai proprietari dei terreni interessati dal tracciato nonché, soprattutto, vengano categoricamente evitate situazioni anche di potenziale pericolo alle persone e cose (un esempio: in caso di rottura della condotta le acque non invadano i fabbricati e/o pertinenze di essi);

venga informato con congruo anticipo l'Ufficio Tecnico Comunale, che provvederà a nominare specificatamente un proprio membro, nonché i proprietari dei terreni interessati dal nuovo tracciato, per assistere congiuntamente al personale dell'impresa esecutrice alle operazioni di verifica di consistenza ed immissione in possesso dei terreni stessi.

La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura dell'amministrazione comunale di Sambuca di Sicilia.

35) Dovranno essere presi particolari accorgimenti da porre in essere nei punti di congiunzione delle tubazioni che devono garantire le esigenze igieniche ed assicurare la tenuta nel tempo contro possibili fessurazioni che consentirebbero la possibilità di passaggio di materiale inquinante; inoltre tutte le tubature interrate dovranno essere collocate alla profondità di almeno 1-2 metri per essere protette da brusche variazioni termiche e dalle vibrazioni del suolo conseguenti al traffico stradale e dalle radici degli alberi. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

36) Relativamente agli attraversamenti delle aree ricadenti entro il comprensorio irriguo e nelle vicinanze delle opere consortili del Consorzio di bonifica 1 Trapani, la direzione dei lavori dovrà informare, con congruo anticipo, l'Amministrazione consortile della data di inizio dei lavori che dovranno essere condotti sotto il controllo del personale tecnico del Consorzio. Inoltre si raccomanda di prevedere nel cronoprogramma dei lavori che l'esecuzione degli stessi avvenga possibilmente da ottobre ad aprile ed in ogni caso, qualora non possibile, garantire la continuità idraulica di tutte le opere consortili. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

37) Relativamente agli attraversamenti delle aree ricadenti entro il comprensorio irriguo e nelle vicinanze delle opere consortili del Consorzio di bonifica 1 Trapani, in fase di esecuzione si dovranno poter effettuare piccole variazioni del tracciato, sia planimetriche che altimetriche, per non interferire con le opere consortili esistenti. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

In fase di realizzazione.

38) in sede esecutiva dovrà preventivamente essere richiesta la concessione, a titolo oneroso, per la realizzazione di ogni singolo attraversamento su strade di competenza della provincia regionale di Palermo. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della provincia di Palermo.

39) Relativamente agli attraversamenti dei corsi d'acqua ed alle strutture in c.a., all'atto esecutivo, dovranno essere richieste le autorizzazioni all'Ufficio del genio civile competente, corredando le singole domande di tutta la documentazione progettuale di rito. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

40) Relativamente agli attraversamenti delle aree ricadenti entro il comprensorio irriguo e nelle vicinanze delle opere consortili del Consorzio di bonifica 1 Trapani dovranno essere ripristinate le opere che venissero eventualmente danneggiate durante l'esecuzione dei lavori. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

41) Relativamente alle aree ricadenti nel Comune di Montevago, in fase esecutiva nei nuovi tracciati la condotta, ove possibile, dovrà essere spostata ai margini delle particelle interessate all'occupazione permanente. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura del comune di Montevago.

42) Dovranno essere effettuate le procedure di cui all'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, recepito con l'art. 91 della legge regionale n. 6/2001, ovvero, se l'O.P.C.M. n. 3252/2002 lo prevede, si potrà derogare alla procedura di VIA secondo quanto previsto dall'art. 2, comma 3 della direttiva 85/337/CEE, come modificata dalla direttiva 97/11/CEE. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

43) In corrispondenza dei Siti «Natura 2000» interessati direttamente dal progetto, nonché delle zone a maggiore naturalità presenti lungo il tracciato, ancorché prive di vincoli di tutela, si dovrà cercare di effettuare le fasi di cantiere al di fuori dei periodi di riproduzione

e allevamento della componente faunistica ed in particolare nel periodo da maggio a luglio. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

44) Tutti gli scavi per l'interramento delle condotte dovranno essere limitati al minimo indispensabile e colmati in tempi rapidi. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

45) Nell'area interessata dal tracciato dovrà essere posta particolare cura nell'evitare di abbattere le essenze arboree ed arbustive autoctone; qualora ciò risultasse necessario, dovranno essere reintrodotte, a lavori ultimati, le essenze autoctone espiantate. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

46) Alla fine delle operazioni di scavo e posa in opera dovrà essere interamente ricostituito il cotico vegetale asportato con il materiale naturale scavato e accantonato. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

47) Relativamente all'aspetto igienico-sanitario si raccomanda il rispetto della conformità dei requisiti di cui alla vigente normativa di settore (allegato n. 3 della delibera del CITAI del 4 febbraio 1977 e decreto ministeriale del 26 marzo 1991, allegato n. 2). Inoltre dovranno essere prodotti specifici disegni inerenti le eventuali interferenze tra le reti idropotabili e reti fognanti. La verifica di ottemperanza sarà svolta a cura della regione.

RACCOMANDAZIONI TECNICHE.

In sede di redazione del progetto esecutivo.

48) Si suggerisce, in corrispondenza dei picchetti n. 1070 (zona Gulfa) e n. 1150 (zona Giacheria) di inserire delle saracinesche di linea o comunque dei punti di erogazione a servizio delle attività artigianali ed industriali presenti nelle due zone sopra indicate.

49) Si suggerisce, nelle vicinanze del picchetto n. 1150, di prevedere la possibilità di fare passare la condotta agganciata al viadotto esistente e ciò per evitare interferenze con i sottoservizi che risultano concentrati nella sede stradale.

50) In fase esecutiva si suggerisce che vengano salvaguardati i fabbricati esistenti, di conseguenza, qualora necessario, che venga garantito lo spostamento della condotta laddove vi sia una interferenza con fabbricati.

PROGRAMMA INTERFERENZE.

51) Il Soggetto aggiudicatore dovrà inviare il progetto esecutivo, al fine di dare corso alla risoluzione delle interferenze delle condotte, con servizi e viabilità, ai seguenti enti:

province reginali di Agrigento, Palermo e Trapani;

amministrazioni comunali di:

Prizzi, Gibellina, Castelvetrano, Custonaci, Calatafimi, Trapani, Palazzo Adriano, Chiusa Sclafani, S. Margherita Belice, Menfi, Montevago, Partanna, Salemi, Paceco, Erice, Valderice, Vita, Santa Ninfa, Giuliana, Sambuca di Sicilia, Bisacquino, Buseto Palizzolo, Marsala, Mazzara del Vallo;

- A.U.S.L. Agrigento, A.U.S.L. Palermo, A.U.S.L. Trapani;
- A.T.O. Agrigento, A.T.O. Palermo, A.T.O. Trapani;
- Consorzio di Bonifica 1 Trapani;
- ANAS;
- R.F.I.;
- SNAM;
- ENEL.

Gli attraversamenti saranno regolamentati secondo la vigente normativa tecnica di settore.

52) Relativamente alle interferenze con strade di competenza dell'ANAS dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

Per gli attraversamenti trasversali sotterranei:

devono essere posizionati in appositi manufatti o in cunicoli, idonei a proteggere gli impianti in essi collocati ed assorbire le sollecitazioni derivanti dalla circolazione stradale;

devono essere realizzati con la tecnica dello spingitubo;

devono essere sezionabili con n. 2 pozzetti muniti di valvola di chiusura a monte e di pompa di scarico a valle;

i pozzetti devono essere realizzati al di fuori della fascia di pertinenza ANAS ed in ogni caso ad una distanza non inferiore a 3 metri dal confine stradale;

la profondità, rispetto al piano viabile di rotolamento, dell'estradosso dei manufatti protettivi non deve essere inferiore a m. 1,50.

Per le occupazioni longitudinali sotterranee (parallelismi della condotta):

- devono essere realizzate al di fuori della fascia di pertinenza dell'ANAS.

Prima della fase esecutiva dei lavori dovranno essere presentate le richieste, debitamente corredate degli elaborati grafici progettuali, per il rilascio delle prescritte concessioni.

53) In corrispondenza dei punti in cui l'acquedotto Montescuro ovest incrocia i metanodotti SNAM in esercizio, le condotte in acciaio potranno attraversarli ortogonalmente in sottopasso e la distanza minima da osservare, misurata in senso verticale tra le due superfici affacciate, non dovrà essere inferiore a m. 1,50; inoltre nei punti d'incrocio tra i due servizi dovranno essere collocate delle beole in c.a. dello spessore di cm 20, di larghezza pari a 1 metro, coassiale ai metanodotti, e di lunghezza pari a m. 1,50. Dette beole dovranno essere collocate una fra i due servizi e l'altra sopra il metanodotto ad una distanza non inferiore a m. 0,50 dalla generatrice superiore a protezione di entrambe le condotte.

54) Per poter realizzare le previste interferenze ferroviarie, dovrà attendersi il rilascio dell'autorizzazione definitiva che sarà concessa dopo che l'Ente gestore dell'acquedotto avrà avanzato specifica richiesta per ogni singola interferenza, avrà inviato i progetti di dettaglio degli attraversamenti ferroviari, in cinque copie per ciascuna località, e dopo che sarà stata stipulata apposita convenzione per regolare i rapporti conseguenti alla realizzazione di tali interferenze.

55) Agli eventuali costi derivanti dallo spostamento di linee elettriche AT/MT/BT interferenti con l'opera in progetto si dovrà far fronte con impiego parziale delle somme per imprevisti inserite nel quadro economico tra le somme a disposizione.

56) Relativamente alle particelle numeri 136, 138, 147, 143, 157, 128, del foglio di mappa 5, comprese all'interno del territorio del comune di Giuliana, attraversate da una strada interpoderale non evidenziata nella planimetria di progetto, si valuterà la possibilità di spostare il tracciato lungo il confine che costeggia la medesima strada, compatibilmente con le esigenze tecniche e di natura espropriativa connesse alla realizzazione dell'opera.

57) Relativamente alle particelle numeri 213, 214, 259 del foglio di mappa 9, comprese all'interno del territorio del comune di Giuliana, si valuterà la possibilità di spostare il tracciato al di fuori delle particelle sopraelencate e possibilmente lungo la strada che costeggia le medesime, non evidenziata negli elaborati progettuali, compatibilmente con le esigenze tecniche e di natura espropriativa connesse alla realizzazione dell'opera.

ALLEGATO 2

SCHEMI IDRICI REGIONE SICILIA
ACQUEDOTTO MONTESCURO OVEST
PROGETTO DEFINITIVO

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14 marzo 2003 e 8 giugno 2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso art. 10, mentre l'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, come successivamente modificato e integrato, pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto defintivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che, oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 18 della legge n. 55/1990, preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione, vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera *c)* del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, l'autorizzazione di cui all'art. 18 della legge, n. 55/1990 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi del menzionato art. 18 della legge n. 55/1990, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50 mila euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. informazioni supplementari atipiche — di cui all'art. 1-*septies* del decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni — ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'art. 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;

b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, «offerta di protezione», ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

06A07548

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) - Potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto: raddoppio della tratta ferroviaria Bari S. Andrea-Bitetto. (Deliberazione n. 95/2006).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede che gli interventi medesimi siano ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato, da ultimo, dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP) e viste le delibere attuative adottate da questo Comitato;

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visti in particolare:

il comma 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata

da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

il comma 176, che autorizza ulteriori limiti di impegno nel biennio 2005-2006 per la realizzazione delle infrastrutture strategiche di cui alle leggi citate ai punti precedenti;

il comma 177, come sostituito dall'art. 1, comma 13, del decreto-legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191, e poi modificato ed integrato dall'art. 16 della legge 21 marzo 2005, n. 39, ed infine dal comma 85 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, che reca precisazioni in tema di limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, nell'allegato 1, include, nell'ambito del «Corridoio plurimodale adriatico» alla voce «Sistemi ferroviari», l'«asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto», per la quale indica un costo complessivo di 742,149 Meuro, e che, nell'allegato 2, riporta, tra le opere che interessano la regione Puglia, l'«asse ferroviario Bari-Taranto»;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Visto il Piano di priorità degli investimenti (PPI) - edizione ottobre 2003 di Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI), approvato da questo Comitato con delibera 13 novembre 2003, n. 103, che, in particolare per quanto concerne gli investimenti al Sud, individua un programma di acceleramento per alcuni investimenti ferroviari, tra i quali è compreso il «raddoppio Bari-Taranto: tratta Bari S. Andrea-Bitetto e tratta Castellaneta-Palagianello-Massafra, prevedendo, tramite l'inserimento di clausole contrattuali nei contratti di appalto, una nuova programmazione delle attività finalizzata ad accelerare la realizzazione dei lavori e ad anticipare l'attivazione degli impianti, a fronte di maggiori oneri di appalto;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 22, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sul 2° *addendum* al Contratto di programma 2001-2005 tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI);

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 46 (*Gazzetta Ufficiale* n. 22/2004), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto: raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto» ed ha contestualmente assegnato a RFI contributi massimi pluriennali, a valere sui limiti di impegno quindicennali decorrenti dal 2005 e 2006, pari a 2,837 milioni di euro complessivi, in grado di sviluppare un volume di investimenti pari a 31 milioni di euro;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e successive modifiche ed integrazioni, con il quale, in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 21 marzo 2006, n. 218, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria relativa al «potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto, raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto»;

Considerato che questo Comitato, con delibera 29 luglio 2005, n. 96 (*Gazzetta Ufficiale* n. 57/2006), ha approvato, oltre il già citato progetto preliminare del «potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto: raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto», il progetto preliminare del «collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara» del pari incluso nella citata infrastruttura strategica «Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto»;

Considerato che il costo del progetto preliminare della tratta Bari S. Andrea-Bitetto, quantificato in 200 milioni di euro, include l'importo di 24 milioni di euro previsti, quale premio di acceleramento, per consentire la riduzione dei tempi di realizzazione;

Considerato che il CUP assegnato al progetto è il seguente: J71H92000030008;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che l'intervento si inquadra nel completamento del raddoppio della esistente linea ferroviaria Bari-Taranto e prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario che si sviluppa in variante rispetto al tracciato esistente, by-passando l'abitato di Modugno e sviluppandosi per quasi tutta la sua estensione in trincea profonda;

che il progetto comprende la realizzazione di due nuove fermate, Bari Villaggio dei lavoratori e Modugno, e un posto di comunicazione;

che la potenzialità di offerta della linea resa disponibile dall'intervento consente un forte aumento dei treni regionali e dei treni merci, rispondendo agli obiettivi di

servire l'indotto dei viaggiatori gravitanti nell'area metropolitana di Bari e di soddisfare le esigenze legate allo sviluppo del traffico intermodale;

che il progetto definitivo è stato sviluppato nel rispetto delle specifiche funzionali e tecniche fornite da RFI per il progetto preliminare e, in particolare:

velocità di progetto 200 km/h, tranne che per il tratto iniziale dal lato S. Andrea, dove è prevista una velocità di 100 km/h;

interasse binari pari a 4 m;

pendenza massima 12 per mille;

codifica traffico combinato P80;

sagoma cinematica «C»;

modulo binari di stazione 650 m;

che il suddetto progetto definitivo è corredato dal «programma di risoluzione delle interferenze con i sottoservizi»;

che le principali differenze rispetto al progetto preliminare consistono:

in una impostazione delle scarpate di scavo dei tratti in trincea molto più contenuta, con maggiore impegno planimetrico della sede ferroviaria;

nella eliminazione di una campata del viadotto ferroviario che attraversa la cava dismessa dal chilometro 10+624 al chilometro 10+942;

nella ottimizzazione del sovrappasso pedonale previsto nell'ambito della fermata di Modugno;

che inoltre, al fine di ottemperare alle prescrizioni formulate in sede di approvazione del progetto preliminare, sono state operate modeste variazioni di tracciato, che tuttavia rientrano nel limite delle fasce del vincolo urbanistico previste nel progetto preliminare, nonché modifiche alle opere di linea con particolare riferimento alla localizzazione ed estensione delle gallerie artificiali;

che sono intervenute modifiche anche in relazione alla variazione dello stato dei luoghi, intervenuta successivamente alla consegna del progetto preliminare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che il progetto definitivo, integrato dalla dichiarazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, è stato trasmesso, in data 5 giugno 2005, dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che il medesimo progetto definitivo è stato trasmesso anche alle altre amministrazioni competenti a rilasciare pareri ed autorizzazioni nonché ai gestori delle opere interferenti;

che il soggetto aggiudicatore, in data 29 luglio 2005, ha provveduto a comunicare l'avvio del procedimento di pubblica utilità mediante pubblicazione su due quotidiani a tiratura locale e su uno a tiratura nazionale;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, in data 22 novembre 2005, ha comunicato che il progetto definitivo all'esame «non è sensibilmente diverso da quello preliminare» approvato con la sopra richiamata delibera n. 46/2004 e che ha dato atto di avere verificato la ottemperanza del suddetto progetto definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla stessa delibera n. 46/2004;

che parere favorevole, con prescrizioni, ha espresso anche il Ministero per i beni e le attività culturali in data 2 gennaio 2006;

che in sede di Conferenza di servizi di cui all'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002 la regione Puglia non si è pronunciata sul progetto definitivo all'esame;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, fornendo le motivazioni nel caso in cui non siano state considerate accoglibili le prescrizioni formulate dagli enti interessati;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore è individuato in RFI S.p.a.;

che la modalità di affidamento dei lavori è l'appalto integrato;

che l'ultimazione dei lavori è prevista entro il 2009;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo dell'opera nel passaggio al progetto definitivo è stato valutato dal soggetto aggiudicatore in 228 Meuro, con un incremento di 28 Meuro rispetto al progetto preliminare;

che la analisi costi/benefici, basata su un valore di investimento di 228 Meuro, ha permesso di determinare un «valore attuale netto economico» di circa 16 Meuro ed un «saggio interno di rendimento economico» del 5,8%;

che il soggetto aggiudicatore, con nota 5 agosto 2005, ha proposto di contenere il suddetto incremento entro il limite di 19 Meuro mediante riduzione, da 24 Meuro a 15 Meuro, del premio di acceleramento di cui alle premesse, mantenendo tuttavia invariata la durata dei tempi necessari alla realizzazione dell'opera;

che alla luce della suddetta riduzione i risultati della analisi costi/benefici sono da considerare cautelativi;

che l'ulteriore maggiore costo di 19 Meuro evidenziato dovrà essere reperito nell'ambito delle economie o delle somme a disposizione del soggetto aggiudicatore e che pertanto il limite di spesa del progetto all'esame è confermato in 200 Meuro;

che la copertura finanziaria del progetto è così articolata:

142 Meuro a carico fondi afferenti al Contratto di programma 2001-2005 con RFI, inclusivi del citato premio di acceleramento;

27 Meuro a carico delle risorse FESR di cui all'accordo preliminare al 4° *addendum* sul quale questo Comitato si è espresso con delibera 22 marzo 2006;

31 Meuro a carico delle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002 come rifinanziato dall'art. 4, comma 176, della legge n. 350/2004, già assegnati con la citata delibera n. 46/2004;

2. delle risultanze della seduta ed in particolare che il rappresentante della regione Puglia, presente in seduta, non ha formulato osservazioni in ordine al progetto all'esame, che risulta approvato all'unanimità;

Delibera:

1 *Approvazione progetto definitivo.*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato da ultimo dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità il progetto definitivo «potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto - raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto». L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.2 Le prescrizioni citate al punto 1.1, a cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera. Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono del pari riportate nel citato allegato 1: il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà, al riguardo, puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.3 È altresì approvato il programma di risoluzione delle interferenze, predisposto, ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 190/2002, dal soggetto aggiudicatore in relazione alle osservazioni pervenute dai relativi Enti gestori.

1.4 Gli immobili di cui è prevista l'espropriazione sono indicati negli elaborati del progetto definitivo riportati nell'allegato 2 della presente delibera.

2 *Limite di spesa dell'infrastruttura e copertura finanziaria.*

2.1 Il premio di acceleramento previsto nel citato PPI per il «potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto - raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto» viene ridotto di 9 milioni di euro.

2.2 Ai sensi dell'art. 10 del 2° addendum al Contratto di programma 2001-2005 con RFI, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera n. 24/2004, ed al fine di integrare la copertura finanziaria dell'opera, il suddetto importo di 9 Meuro dovrà essere riallocato al «potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto - raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto» nell'ambito del prossimo addendum al citato Contratto di programma.

3 *Clausole finali.*

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo.

3.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni e raccomandazioni riportate nel menzionato allegato e da sviluppare in tale fase: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla segreteria di questo Comitato.

3.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che — fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni — ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali subappaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 3 che del pari forma parte integrante della presente delibera.

In analogia a quanto previsto dall'art. 9, comma 13-*ter*, del decreto legislativo n. 190/2002 introdotto dal decreto legislativo n. 189/2005, nel bando di gara dovrà essere prevista, ai fini di cui sopra, un'aliquota forfetaria, non sottoposta al ribasso d'asta, ragguagliata all'importo complessivo dell'intervento.

3.5 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrata alla Corte dei conti il 26 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 136

ALLEGATO 1

POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA FERROVIARIA BARI-TARANTO: RADDOPPIO DELLA TRATTA BARI S. ANDREA-BITETTO

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

1 Tutela archeologica ed architettonica.
2 Ambiente.
3 Viabilità.
4 Interferenze.

1 TUTELA ARCHEOLOGICA ED ARCHITETTONICA.

Tutti i lavori dovranno essere condotti con le dovute cautele ed accorgimenti, in special modo il ripristino dello stato dei luoghi a fine lavori delle aree di cantierizzazione e della viabilità di servizio.

Si raccomanda di comunicare con urgenza eventuali rinvenimenti di ambienti di natura ipogeica.

Preliminarmente all'esecuzione dei lavori sarà necessario condurre uno scavo archeologico in quelle aree definite ad alto rischio perché direttamente interessate dall'attraversamento della nuova linea. A tal proposito, prima dell'avvio dei lavori, dovranno essere previsti oneri e modalità di esecuzione per il recupero e la salvaguardia delle emergenze per i siti, in particolare, individuati dalla progressiva 8+050 - 8+176, sito 12, progressiva 9+382 - 9+664, siti 13, 14, 16, 17 (vedi elaborato progettuale L022 00 D 15 RG AHU00000 002 A)».

2 AMBIENTE.

Dovrà essere completata l'indagine della localizzazione delle aree da utilizzare per il reimpianto degli olivi (limitata in progetto al solo tratto di ferrovia da dismettere) dimostrandone l'idonea tecnica.

Dovrà essere reso vincolante ai fini contrattuali tutto il documento «Progetto ambientale della cantierizzazione» adeguando opportunamente il capitolato speciale d'appalto.

Dovranno rispettarsi, in fase di cantiere, i limiti di rumore individuati dalle Amministrazioni competenti (ancorché in deroga) piuttosto che il limite fisso di 70 dB(A).

Dovranno adottarsi come misure di mitigazione del rumore tutto quanto suggerito/indicato a pag. 44 del punto 6.7 «Prescrizioni generali di gestione del cantiere» del documento LO 22 00 D 15 RH IM 0000 004 A.

Le canalizzazioni di convogliamento delle acque meteoriche di piattaforma verso la Lama Sinata dovranno essere realizzate senza occupare fasce di suolo eccedenti l'ingombro della tubazione e della relativa pista di servizio.

Dovrà prevedersi il monitoraggio qualitativo e quantitativo delle acque provenienti dal sistema di drenaggio della piattaforma ferroviaria nei punti di recapito alla Lama Sinata. Ove si possano realizzare interventi che consentano la diffusione delle acque meteoriche senza il loro concentramento e recapito nella Lama Sinata, si potrà derogare dal monitoraggio qualitativo e quantitativo di tali acque meteoriche.

Dovrà prevedersi un sistema di intercettazione degli sversamenti accidentali (e relative procedure d'intervento e di monitoraggio/controllo) prima del conferimento alla Lama Sinata per garantire la qualità dello sversamento anche in caso di eventi incidentali. Ove si dimostri, con specifica «analisi di rischio», l'estrema improbabilità di «sversamenti accidentali» si potrà derogare dalla realizzazione del sistema di intercettazione ivi indicato a seguito delle conclusioni della «analisi di rischio» che dovrà essere predisposta anticipatamente all'espletamento della gara di appalto.

Per quanto riguarda le opere a verde si dovrà:

utilizzare per la miscela delle sementi per l'inerbimento e per le essenze arbustive specie autoctone della Puglia e coerenti con le caratteristiche ecologiche degli ambienti xerici mediterranei;

prevedere un maggiore numero di specie arbustive per l'aumento della biodiversità, in particolare gli arbusti bassi, e appartenenti a fitocenosi della serie climatica della vegetazione autoctona;

effettuare il riporto di terreno vegetale e l'inerbimento sulle scarpate ferroviarie in rilevato e trincea nei tratti a pendenza 2:3;

estendere il periodo minimo di garanzia a decorrere dalla data di ultimazione dei lavori sino alla fine della successiva seconda stagione vegetativa.

Il progetto delle mitigazioni acustiche dovrà uniformarsi alle norme ISO 9613 (parte 1 e 11) e UNI 9884 (mappe di rumore).

La verifica di attuazione dovrà riguardare anche il programma di risanamento acustico lungo la linea storica nei tratti immediatamente adiacenti il tratto in oggetto.

Il Progetto di Monitoraggio Ambientale dovrà essere completato attenendosi alle linee guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA prevedendo anche specifiche attività relative a sottosuolo, fauna e ecosistemi, radiazioni non ionizzanti, stato fisico dei luoghi, aree di cantiere e viabilità, rifiuti e materiali di scavo/approvvigionamento, salute pubblica, e dovrà essere integrato secondo quanto di seguito indicato:

indicazione dei dettagli tecnici di ogni opera di captazione idrica potenzialmente interessata dall'opera (tipo, uso, profondità, posizione, filtri);

previsione di specifiche attività di rilevamento dei livelli di vibrazione in fase di cantiere in corrispondenza di tutti i ricettori potenzialmente penalizzati;

documentazione dello stato dei luoghi precedentemente all'inizio dei lavori mediante apposito rilievo fotografico di dettaglio a terra da estendersi ad una fascia di almeno 100 m dal limite degli espropri (permanenti e temporanei) e riportando sulla cartografia di progetto aggiornata la collocazione dei limiti di ripresa. Le risultanze del rilievo fotogafico di dettaglio dovranno essere utilizzate a supporto della progettazione esecutiva delle misure mitigatrici e per l'esauriente esame, in sede di verifica di attuazione, del corretto ripristino dello stato dei luoghi, ove richiesto.

Nei documenti contrattuali dovrà risultare vincolante l'attuazione di un Sistema di Gestione Ambientale secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 (o Regolamento CE 761/2000);

Si dovranno prevedere specifiche misure di mitigazione degli impatti ambientali collegati all'esercizio delle nuove aree di stoccaggio materiali anche in base ad un dettagliato schema di movimentazione dei materiali da allestirsi in base alle distinte necessità di ciascun cantiere di lavorazione.

Per i trulli 26, 27, 52 e 55, posti nelle immediate vicinanze del tracciato, dovrà essere posta la massima cura in fase di costruzione, al fine di non pregiudicarne lo stato, inglobandoli eventualmente nella fascia, di esproprio dell'infrastruttura e provvedendo al risanamento e conservazione.

Relativamente alle opere a verde da collocare in corrispondenza delle gallerie artificiali si dovrà prevedere l'inserimento di essenze a portamento arbustivo tali da rimuovere gli impedimenti di gestione tecnica del manufatto e apportare elementi di pregio paesaggistico.

3 VIABILITÀ.

Dovranno essere adottate tipologie costruttive per ridurre al minimo i tempi di esecuzione e, quindi, il disagio per la circolazione della tangenziale di Bari.

Prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere prodotta apposita planimetria della segnaletica verticale, orizzontale, complementare luminosa e non.

Il traffico dovrà essere deviato sulla variante provvisoria a seguito di apposita stesura di verbale di sopralluogo redatto in contraddittorio tra ANAS S.p.A. e R.F.I. S.p.a.

La manutenzione della variante provvisoria (tappeto di usura, segnaletica, illuminazione, segnalazioni, ecc.) dovrà essere a carico di R.F.I. S.p.A., la quale dovrà, in ogni momento, far osservare l'apposita segnaletica, predisposta sulla deviazione stessa, tutte le norme di sicurezza del traffico come previsto dal vigente C.d.S ed ogni altra eventuale disposizione che venisse impartita a giudizio insindacabile dell'ANAS.

La R.FI. S.p.A. rimane unica responsabile, a qualsiasi effetto, di eventuali incidenti stradali che dovessero avvenire in conseguenza della costruzione e manutenzione delle opere tutte, nessuna esclusa, restandone completamente sollevata l'ANAS da ogni e qualsivoglia responsabilità a riguardo.

Il collaudo delle opere in c.a. (art. 7 L. 1086/71) dovrà essere e effettuato da almeno un funzionario dell'ANAS, che verrà individuato dal Compartimento e mediante regolare incarico a cura e spese di R.F.I. S.p.A, entro i successivi trenta giorni dopo l'ultimazione dei lavori di costruzione del sottopasso ferroviario. Ad esito favorevole del collaudo statico potrà avvenire il ripristino della circolazione sul tracciato originario della Tangenziale e la dismissione della variante provvisoria (a cura e spese di R.FI S.p.A).

Prima dell'esecuzione dei lavori si dovrà procedere alla stipula di apposita convenzione che regoli i rapporti tra R.F.I S.p.A. e ANAS S.p.A. durante l'esecuzione dei lavori e ai fini della manutenzione delle opere eseguite a lavori ultimati.

4 INTERFERENZE.

Dovranno essere risolte le 3 interferenze Italgas individuate che comportano una spesa preventivata di 157.309 euro + IVA con tempi di esecuzione di almeno un anno da effettuare solo a seguito di formale richiesta del soggetto aggiudicatore e sua accettazione integrale dei costi da sostenere.

Dovranno essere spostati gli impianti di media e bassa tensione interferenti con le opere in oggetto con un importo da quantificare a cura di ENEL a seguito di specifica richiesta, da presentare con congruo anticipo, da parte del soggetto aggiudicatore.

ALLEGATO 2

POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA FERROVIARIA BARI-TARANTO: RADDOPPIO DELLA TRATTA BARI S. ANDREA-BITETTO

Stralcio dell'elenco degli elaborati del progetto definitivo relativi agli immobili da espropriare.

Elab.			CODIFICA ELABORATO																				
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	ESPROPRI																						
331	Relazione giustificativa degli espropri		L	0	2	2	0	0	D	4	3	R	G	0	0	0	0	0	0	0	0	1	A
332	Comune di Bari: piano parcellare		L	0	2	2	0	0	D	4	3	B	D	0	0	0	0	0	0	0	0	1	A
333	Comune di Bari: elenco ditte		L	0	2	2	0	0	D	4	3	E	D	0	0	0	0	0	0	0	0	1	A
334	Comune di Modugno: piano parcellare		L	0	2	2	0	0	D	4	3	B	D	0	0	0	0	0	0	0	0	2	A
335	Comune di Modugno: elenco ditte		L	0	2	2	0	0	D	4	3	E	D	0	0	0	0	0	0	0	0	2	A
336	Comune di Bitetto: piano parcellare		L	0	2	2	0	0	D	4	3	B	D	0	0	0	0	0	0	0	0	3	A
337	Comune di Bitetto: elenco ditte		L	0	2	2	0	0	D	4	3	E	D	0	0	0	0	0	0	0	0	3	A
338	Perizia della spesa		L	0	2	2	0	0	D	4	3	E	P	0	0	0	0	0	0	0	0	1	A
	LINEA DI CONTATTO																						
339	Relazione tecnica descrittiva		L	0	2	2	0	0	D	7	8	R	O	L	C	0	0	0	0	0	0	1	A
340	Computo metrico		L	0	2	2	0	0	D	7	8	C	M	L	C	0	0	0	0	0	0	2	A
341	Computo metrico estimativo dei materiali di fornitura FS		L	0	2	2	0	0	D	7	8	C	M	L	C	0	0	0	0	0	0	3	A
	Impianti LFM: Fermata di Modugno																						
342	Relazione generale descrittiva	-	L	0	2	2	0	0	D	7	9	R	O	L	F	0	1	0	1	0	0	1	A
343	Planimetria marciapiedi con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:200	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	9	L	F	0	1	0	1	0	0	1	A
344	Planimetria pensilina con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:100	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	A	L	F	0	1	0	1	0	0	1	A
345	Planimetria sottopasso e rampe con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:100	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	A	L	F	0	1	0	1	0	0	2	A
346	Planimetria piazzale con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:200	L	0	2	2	0	0	D	7	4	P	9	L	F	0	1	0	1	0	0	3	A
347	Computo metrico estimativo		L	0	2	2	0	0	D	7	9	C	M	L	F	0	1	0	1	0	0	1	A
	Impianti LFM: Fermata Villaggio Lavoratori																						
348	Relazione generale descrittiva	-	L	0	2	2	0	0	D	7	9	R	O	L	F	0	2	0	1	0	0	1	A
349	Planimetria marciapiedi con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:200	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	9	L	F	0	2	0	1	0	0	1	A
350	Planimetria pensilina con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:100	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	A	L	F	0	2	0	1	0	0	1	A
351	Planimetria sottopasso e rampe con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:200	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	A	L	F	0	2	0	1	0	0	2	A
352	Planimetria piazzale con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:200	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	9	L	F	0	2	0	1	0	0	3	A
353	Computo metrico estimativo		L	0	2	2	0	0	D	7	9	C	M	L	F	0	2	0	1	0	0	1	A
	Impianti LFM: Viabilità																						
354	Relazione generale descrittiva	-	L	0	2	2	0	0	D	7	9	R	O	L	F	0	0	0	1	0	0	1	A
355	Planimetria viabilità definitiva al km 4+891 Tangenziale di Bari con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:500	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	8	L	F	0	3	0	1	0	0	1	A
356	Planimetria viabilità provvisoria al km 4+891 Tangenziale di Bari con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:500	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	8	L	F	0	3	0	1	0	0	2	A
357	Planimetria viabilità definitiva al km 4+998 con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:500	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	8	L	F	0	4	0	1	0	0	1	A
358	Planimetria viabilità provvisoria al km 4+998 con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:500	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	8	L	F	0	4	0	1	0	0	2	A
359	Planimetria viabilità definitiva al km 5+475 - Via S. Giorgio Martire con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:500	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	8	L	F	0	5	0	1	0	0	1	A
360	Planimetria viabilità provvisoria al km 5+475 - Via S. Giorgio Martire con ubicazione cavidotti ed apparecchiature	1:500	L	0	2	2	0	0	D	7	9	P	8	L	F	0	5	0	1	0	0	2	A
361	Computo metrico estimativo		L	0	2	2	0	0	D	7	9	C	M	L	F	0	0	0	1	0	0	1	A
	Impianti LFM: Gallerie																						
362	Relazione generale descrittiva	-	L	0	2	2	0	0	D	7	9	R	O	L	F	0	0	0	1	0	0	2	A
363	Computo metrico estimativo		L	0	2	2	0	0	D	7	9	C	M	L	F	0	0	0	1	0	0	3	A

ALLEGATO 3

POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE DELLA LINEA FERROVIARIA BARI-TARANTO: RADDOPPIO DELLA TRATTA BARI S. ANDREA - BITETTO

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai decreti interministeriali 14 marzo 2003 e 8 giugno 2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso art. 10, mentre l'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, come successivamente modificato e integrato, pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i subcontratti.

La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei subappalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto defintivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 18 della legge n. 55/1990 preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione — vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera *c)* del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 — l'autorizzazione di cui all'art. 18 della legge n. 55/1990 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi del menzionato art. 18 della legge n. 55/1990, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50 mila euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. *informazioni supplementari atipiche* — di cui all'art. 1-*septies* del decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni — ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'art. 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

3) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;

b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, «offerta di protezione», ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

06A07474

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

MINISTERO DELL'INTERNO

Riconoscimento e classificazione di alcuni manufatti esplosivi

Con decreto ministeriale n. 557/PAS.6980-XVY(4158) del 27 luglio 2006, il manufatto esplosivo denominato «cartuccia esplosiva per impianto antincendio di aeromobili donominata P/N 30903872» è riconosciuto, su istanza della Alenia Aeronautica S.p.a. con sede legale in Pomigliano d'Arco (Napoli), ai sensi dell'art. 53 del T.U.L.P.S. e classificato nella V categoria - gruppo «A» dell'allegato «A» al regolamento di esecuzione del citato testo unico, con numero ONU 0323, 1.4S o 0276, 1.4C.

Con decreto ministeriale n. 557/PAS.7597-XVJ(3787) del 27 luglio 2006, il manufatto esplosivo denominato «cartuccia esplosiva per impianto antincendio di aeromobili donominata P/N 51414-2 è riconosciuto, su istanza della Augusta S.p.a. con sede legale in Somarate (Varese), ai sensi dell'art. 53 del T.U.L.P.S. e classificato nella V categoria - gruppo «A» dell'allegato «A» al regolamento di esecuzione del citato testo unico, con numero ONU 0323, 1.4S.

Il suddetto manufatto è destinato ad impieghi militari.

06A07900-06A07901

AUGUSTA IANNINI, *direttore* FRANCESCO NOCITA, *redattore*

(GU-2006-GU1-197) Roma, 2006 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2006 (salvo conguaglio) (*)

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	(di cui spese di spedizione € 219,04)	- annuale	€ **400,00**
	(di cui spese di spedizione € 109,52)	- semestrale	€ **220,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:		
	(di cui spese di spedizione € 108,57)	- annuale	€ **285,00**
	(di cui spese di spedizione € 54,28)	- semestrale	€ **155,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	(di cui spese di spedizione € 19,29)	- annuale	€ **68,00**
	(di cui spese di spedizione € 9,64)	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:		
	(di cui spese di spedizione € 41,27)	- annuale	€ **168,00**
	(di cui spese di spedizione € 20,63)	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	(di cui spese di spedizione € 15,31)	- annuale	€ **65,00**
	(di cui spese di spedizione € 7,65)	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	(di cui spese di spedizione € 50,02)	- annuale	€ **167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 344,93)	- annuale	€ **780,00**
	(di cui spese di spedizione € 172,46)	- semestrale	€ **412,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 234,45)	- annuale	€ **652,00**
	(di cui spese di spedizione € 117,22)	- semestrale	€ **342,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € **80,00** *il versamento relativo al tipo di abbonamento alla* Gazzetta Ufficiale - *parte prima - prescelto, si riceverà anche l'Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2005.*

BOLLETTINO DELLE ESTRAZIONI

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **88,00**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Bollettino Estrazioni, ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II (inserzioni)

Abbonamento annuo	*(di cui spese di spedizione € 120,00)*		€ **320,00**
Abbonamento semestrale	*(di cui spese di spedizione € 60,00)*		€ **185,00**
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione)		€ 1,00	

I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo		€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni		€ **180,00**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00	

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

Restano confermati gli sconti in uso applicati ai soli costi di abbonamento

ABBONAMENTI UFFICI STATALI
Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.